



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA

CAMILA FABIANE DA SILVEIRA

ARQUEOLOGIA DO PORTO DE PELOTAS, RIO GRANDE DO SUL: (1876-1940)

Laranjeiras (SE)

2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA

CAMILA FABIANE DA SILVEIRA

ARQUEOLOGIA DO PORTO DE PELOTAS, RIO GRANDE DO SUL: (1876- 1940)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em
ARQUEOLOGIA como requisito parcial à obtenção do título de
Mestra em Arqueologia.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Fernando Bava de Camargo.

Agência Financiadora: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível
Superior- CAPES.

Laranjeiras (SE)

2019

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO CAMPUS DE LARANJEIRAS
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE**

S587a Silveira, Camila Fabiane da
Arqueologia do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul: (1876-1940) / Camila Fabiane da Silveira; orientador Paulo Fernando Bava de Camargo. – Laranjeiras, 2019.
285 f.; il.

Dissertação (Mestrado em Arqueologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2019.

1. Arqueologia - Pelotas (RS). 2. Arqueologia submarina.
3. Arqueologia e História. 4. Portos - Pelotas (RS). 5. Áreas portuárias. I. Camargo, Paulo Fernando Bava de. II. Título.

CDU 902.3(816.5)

MEMBROS DA BANCA EXAMINADORA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

CAMILA FABIANE DA SILVEIRA

ARQUEOLOGIA DO PORTO DE PELOTAS, RIO GRANDE DO SUL: (1876-1940)

APRESENTADA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUEOLOGIA DA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE EM 30 DE AGOSTO DE 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Paulo Fernando Bava de Camargo
Presidente- PROARQ

Prof. Dr. Orlando Pedreschi Neto.
1º Examinador Externo à Instituição- C.U. FASE

Prof. Dr. Gilson Rambelli
2º Examinador Interno- PROARQ

A Deus e a lemanjá que foram conduzindo meus passos, orientando e acalentando meus sentimentos, criando ensejos, oportunidades no transcurso do tempo que me fizeram observar os portos, as águas com um olhar curioso. A Deus e a lemanjá que contribuíram também para que eu pudesse chegar em Sergipe e aportar num outro estágio de formação e instrução.

AGRADECIMENTOS

O presente momento, ou seja de agradecimentos, é indispensável dessa dissertação, pois primeiramente foram algumas pessoas amigas que me apoiaram, incentivaram para que o meu tão evocado e buscado desejo de ser uma discente de pós- graduação de arqueologia da UFS se concretizasse. Ademais, no decorrer do mestrado outras pessoas amigas ou solícitas foram surgindo e também colaborando diretamente com a pesquisadora enquanto pessoa ou com aquela pesquisadora estritamente vestida nas atividades de campo, nos diálogos e buscas como profissional. E fluindo nesses diferentes momentos esteve a presença de minha mãe. Enfim, dou um passo de gigante em minhas memórias e passo a citá-las.

À amiga Daiana Oliveira Félix de Oliveira e sua mãe, Ady Oliveira Félix, que muito me acolheram e proporcionaram um bom pouso para eu caminhar nas minhas leituras, rumo ao meu objetivo, que era prestar o processo seletivo a grau acadêmico de mestrado do Programa de Pós- Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (Proarq/ UFS). Suas amizades foram significativas também ao longo do período em que estive em Pelotas (RS) fazendo levantamento de dados. Nisso, não posso deixar de expressar meus agradecimentos a Ady que me acompanhou e me auxiliou na reta final do campo.

Às minhas amigas de infância Amanda Amaral dos Santos e Luana Amaral dos Santos, que estão comigo há anos, minhas primeiras amigas mesmo! Um obrigada em especial, grifado, emocionado a Luana Amaral dos Santos por ter ido ao meu encontro num momento de medo, dúvida, receio e ter me dito, não me lembro exatamente com quais palavras, diante de minha quase desistência de prestar o processo seletivo..., que eu não desistisse, que eu não abrisse mão de meus sonhos, que o “dinheiro vai e vem” e que não aguentava mais eu falar de Sergipe (Um estado pequeno e grandioso em relação as minhas expectativas profissionais naquele momento!).

À Bia (Beatriz Brito de Ferreira Bandeira) a quem tive o prazer de conhecer, primeiramente de uma forma virtual, e que se tornou minha amiga. Quem primeiro me instigou para que eu me lançasse para Aracaju e para teorias- metodologias aquáticas e para principiar a dar minhas primeiras braçadas como gerar minhas

primeiras bolhas de ar. Acompanhou-me ao longo de todo o mestrado nos meus momentos esperançosos, felizes, tristes, angustiantes. Opinando como profissional e concomitantemente como amiga em alguns escritos e acerca de umas escolhas pessoais, como de cunho escrito.

À Luciana Alves Costa que me hospedou ao longo do certame do PROARQ/UFS.

Ao meu orientador, Paulo Fernando Bava de Camargo, que me aceitou como sua orientanda sem nunca antes ter me visto pessoalmente, ademais que me orientava antes mesmo de eu me tornar discente do PROARQ. Manifesto meus agradecimentos também por suas instruções e auxílios no meu primeiro ano como mestranda e nova residente de Aracaju, bem como por sua solicitude em me repassar alguns materiais especificamente que abrangem o porto de Pelotas ou que poderiam contribuir para pensá-lo.

À Miriam Cazetta que me proporcionou um confortável espaço, um apartamento, quarto barco, no qual tive o prazer de residir por cerca de intensos e prazerosos 5 meses de frente para o Rio Sergipe. Agradeço por ter me aceitado como sua inquilina, por sua flexibilidade no começo e por ter sido muito prestativa comigo.

À Jocyane Ricelly Baretta que me hospedou nas duas vezes que fui a Porto Alegre visando pesquisar nos acervos do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul e outros. Sua solidariedade foi fundamental para que eu pudesse ir atrás de outros dados para compor essa pesquisa.

Agradeço também a João Quevedo, sócio- diretor do Clube Natação e Regatas Pelotense, que consentiu meu acesso ao clube e foi sempre solícito diante de minhas buscas. Ademais, aos funcionários do clube, em especial ao Sílvio Mattos que fez o trajeto a barco comigo, numa chalupa, pelas águas do São Gonçalo e por seus auxílios. Ao sócio Flávio Bernardi que cedeu seu tempo e compartilhou seus conhecimentos e lembranças acerca do cais de embarcação e do porto.

Ao sócio e atual presidente do Clube Náutico Gaúcho, Paulo Ricardo Moreira Goulartt por sua solicitude nas minhas buscas por materiais a respeito da história do clube.

Aos funcionários do Porto de Porto Alegre e da biblioteca do respectivo porto por buscarem materiais e me permitirem fazer registros fotográficos de fotografia e

plantas que abrangem o porto de Pelotas. Desse contexto, manifesto meus agradecimentos ao funcionário Ademir Samurio Machado da Biblioteca do aludido porto.

Ao diretor do porto organizado, Cláudio Oliveira, por consentir meu acesso a atual área portuária de Pelotas.

A Marco Antônio de Oliveira, funcionário do porto, que me apresentou algumas plantas do porto pretérito e ademais me concedeu uma entrevista. Ao Cleomar, também empregado do porto, que me mostrou um álbum de fotografias antigas do porto. E aos que lastimavelmente não me recordo e não fiz o devido registro no meu caderninho de campo, mas me auxiliaram nos meus trajetos pelo porto ou me fornecendo informações orais que ajudaram a repensar o porto e a buscar outros dados.

Aos funcionários do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul pela solicitude mediante espaço virtual e no atendimento presencial.

À prof.^a Dr.^a Aline Montagna da Silveira da Universidade Federal de Pelotas pela solicitude e por me repassar materiais de seu acervo pessoal como alguns que fazem parte do acervo do NEAB/ UFPEL.

Ao prof. Dr. Eduardo Arriada, do âmbito também da Universidade Federal de Pelotas, pela gentileza de me repassar uns de seus materiais iconográficos.

Aos funcionários do Núcleo de Patrimônio da Universidade Federal de Pelotas pela solicitude.

À André Gomes de Almeida que me acompanhou no início do campo e a Jonas Fachini que também chegou a me proporcionar um auxílio.

Ao prof. Fernando Ozorio de Almeida e à prof.^a Dr.^a Daniela Magalhães Klökler, do âmbito do programa que sou discente, ou seja, da Universidade Federal de Sergipe, por suas sugestões na banca de minha qualificação.

À Gislaíne Oliveira Vales por seus gestos amigos e por suas acudidas nos meus momentos prementes e a sua segunda mãe Edênia dos Santos. A ambas por me proporcionarem um ambiente tranquilo, acolhedor e amistoso na fase de pré-qualificação.

Aos meus colegas, Arthur dos Santos Marinho Graça Almeida, Jamerson de Medeiros Araújo, Paloma de Almeida Martins, pelos bons momentos em terra e nas águas sergipanas (aí faltou Arthur!), pelos momentos amenos, pelas ajudas, pelos ouvidos amigos para aguentarem minhas angústias constantes e lamúrias.

À Jaqueline Barreto por suas atitudes amigas que se fizeram presentes em momentos que eu necessitei ou simplesmente de lazer no decorrer dessa jornada.

Aos membros da banca de Defesa, Gilson Rambelli e Orlando Pedreschi Neto por suas avaliações e sugestões.

À minha mãe, Zilá da Silveira, que me acompanhou em minhas partidas de Pelotas e me proporcionou uma ajuda nos primeiros meses de minha estadia em Aracaju e no processo de finalização do mestrado.

E o meu muito obrigada a CAPES pelo suporte material para realizar essa pesquisa e por tornar possível os desejos de vivências, experiências, aprendizagens de uma estudante, ou seja, torna-me discente do Programa de Pós- Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe!

RESUMO

O propósito com o presente estudo é compreender a constituição do espaço portuário de Pelotas (RS) delimitado e compreendido entre os atuais *Clube Náutico Gaúcho* e o *Clube Natação e Regatas Pelotense* e que concerne ao período cronológico de 1876 a 1940 a partir da arqueologia, ou seja, investigando seus bens portuários e atrelados a sua dinâmica. Aventamos a perspectiva de que o porto da década de 1870 começou a se inserir na lógica de um porto modernizado, industrializado, capitalista. Para realizar esse estudo nos fundamentamos na arqueologia extensiva e histórica. Desta forma, nos valem de distintos suportes de informação de diferentes períodos cronológicos, cita-se: documentos primários, material cartográfico e iconográfico para realizar a investigação e coleta de dados. Além disso, realizamos entrevistas e fizemos uso de dados provenientes de conversas informais para compor nosso quadro de dados e perspectivas interpretativas. Ademais, realizamos uma prospecção arqueológica de superfície, na área sob estudo, que nos proporcionou alcançar novas informações e elementos portuários para pensar a constituição do porto que nos debruçamos. No que concerne a esses bens, que perduram em nossos dias, abordaremos a *praça Domingos Rodrigues*, um cais de embarcação do *Clube Natação e Regatas Pelotense* e o *Rebocador Silveira Martins* de forma detida. Visando analisar os bens portuários de distintos tempos, selecionamos e empregamos conceitos e perspectivas interpretativas vinculadas à Arqueologia de Portos, à Arqueologia de Ambientes Aquáticos e à Arqueologia do Capitalismo. Aderimos também a preceitos da Arqueologia pós-processual, um deles é um comprometimento com o passado, o presente e o futuro, por isso acabamos abarcando, ainda que não de uma maneira extensa, uma discussão acerca dos bens portuários do porto de Pelotas do presente. Os resultados oriundos do estudo nos conduzem a pensar que o porto de Pelotas começou a se modernizar relativamente cedo, no contexto da época, em comparação a outros portos nacionais, e que ele acompanhou, em alguns aspectos, o desenvolvimento de outros portos nacionais e internacionais. Ademais, os resultados nos revelam quais áreas apresentam potencial arqueológico e nos direcionam para a necessidade de uma legislação patrimonialista que abarque e assegure uma proteção legal aos bens portuários também do período industrial e que olhe para as águas e os seus bens flutuantes ou reapropriados.

Palavras-chave: Porto de Pelotas; Praça Domingos Rodrigues; Embarcações; Arqueologia Portuária; Arqueologia de Ambientes Aquáticos.

ARCHAEOLOGY OF PORT OF PELOTAS, RIO GRANDE DO SUL: (1876- 1940)

ABSTRACT

The purpose of this study is to understand the constitution of the Pelotas (RS)' port space delimited and comprised between the current *Clube Náutico Gaúcho* and the *Clube Natação e Regatas Pelotense* and which concerns to chronological period from 1876 to 1940 as of archaeology, in other words, investigating its port goods and linked to its dynamic. We envision the prospect that the port of the 1870 began to fit into the logic of a modernized, industrialized, capitalist port. To carry out this study we based on extensive and historical archaeology. Thus, we use different information supports from different chronological periods, such as: primary documents, cartographic and iconographic material to conduct research and data collection. In addition, we conducted interviews and used data from informal conversations to compose our framework of data and interpretive perspectives. Moreover, we conducted an archaeological survey of surface, in the area under study, which allowed us to reach new information and port elements to think about the constitution of the port that we look at. With regard to these assets, which continue to our day, we will approach *Domingos Rodrigues Square*, a wharf of vessel of *Clube Natação e Regatas Pelotense* and *Silveira Martins tugboat* of detained manner. In order to analyze the port goods of different times, we select and employ concepts and interpretative perspectives linked to Archaeology of Ports, Archaeology of Aquatic Environments and Archaeology of Capitalism. We also adhere to the precepts of post- processual Archaeology, one of which is a commitment to the past, the present and the future, so we have, though not extensively, covered a discussion of the port assets of the port of Pelotas of the present. The results from the study leads us to think that the port of Pelotas began to modernize relatively early, in the context of the time, compared to other national ports, and that it accompanied, in some respects, the development of other national and international ports. Moreover, the results show us which areas have archaeological potential and point us to the need for patrimonial legislation that encompasses and ensures legal protection for port goods also from the industrial period and looks at the waters and their floating goods or reappropriated.

Keywords: Port of Pelotas; Domingos Rodrigues Square; Vessels; Harbour Archaeology; Archaeology of Aquatic Environments.

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO | 26 |
| CAPÍTULO 1- PERSPECTIVAS TEÓRICAS: CARACTERIZANDO O PORTO DE PELOTAS A PARTIR DE ALGUNS PRECEITOS ARQUEOLÓGICOS..... | 43 |
| 1.1 Arqueologia Portuária: uma breve introdução à sua trajetória..... | 44 |
| 1.2 Fundamentos da Arqueologia Portuária: tipologias de portos e elementos portuários | 45 |
| 1.2.1 Arqueologia Portuária: portos e cidades | 52 |
| 1.2.2 Arqueologia social de portos..... | 53 |
| 1.2.3 A Arqueologia Portuária: os bens portuários contemporâneos e a carência de uma gestão patrimonial..... | 54 |
| 1.3 Arqueologia de Ambientes Aquáticos: conceituação, trajetória nacional e relação com a investigação de portos | 55 |
| 1.4 Arqueologia do Capitalismo: conceitos e sua relação com o estudo de portos..... | 59 |
| Síntese e discussão: o potencial das arqueologias portuárias, de Ambientes Aquáticos e do Capitalismo para investigar e interpretar portos pretéritos e contemporâneos.. | 60 |
| CAPÍTULO 2- O EMBASAMENTO METODOLÓGICO, AS TÉCNICAS E AS PRÁTICAS PARA INVESTIGAR O PORTO PRETÉRITO E CONTEMPORÂNEO E SEUS RESPECTIVOS RESULTADOS | 63 |
| 2.1. As escolhas metodológicas: os dados e as abordagens | 63 |
| 2.2 Fundamentos técnicos da investigação: a prospecção arqueológica do porto..... | 65 |
| 2.3 O levantamento de dados portuários a partir de registros escritos, iconográficos e cartográficos | 66 |
| Os dados secundários | 67 |
| Os documentos..... | 70 |
| 2.3.1 O porto a partir de imagens | 71 |
| 2.3.2 Inferindo o espaço portuário a partir das fotografias..... | 72 |
| O cais da Praça Domingos Rodrigues | 74 |
| O cais da charqueada de Heleodoro Azevedo de Souza Filho..... | 76 |
| 2.3.3 Aportando no porto a partir da cartografia | 81 |

| | |
|---|------------|
| 2.3.4 Aportando nos distintos portos pelotenses | 82 |
| As plantas | 82 |
| 2.3.5 Perspectivas do porto de Pelotas a partir das fontes documentais prospectadas | 90 |
| 2.4 Os dados orais | 91 |
| 2.4.1 Os bens portuários informados | 91 |
| 2.5 A etapa do campo arqueológico do porto: as atividades em terra, na interface e na água e os resultados | 93 |
| 2.5.1 As atividades de campo na porção emersa e na interface do porto | 93 |
| 2.5.2 A prospecção a barco: o olhar analítico das águas do São Gonçalo em direção aos cais | 95 |
| 2.5.3 As impressões portuárias dos cais contemporâneos e das águas do São Gonçalo | 95 |
| 2.5.4 Os bens portuários da paisagem contemporânea do porto de Pelotas ... | 123 |
| Praça Domingos Rodrigues | 134 |
| A quadra e as edificações entre as ruas Dona Mariana, Conde de Porto Alegre, José do Patrocínio e Benjamin Constant (2) | 144 |
| As estruturas de nº 3.1 e 3.2: as atuais fachadas entre o muro acústico .. | 150 |
| Do depósito de toras de madeira aos cais de trapiches | 151 |
| O cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense | 159 |
| Um cais de embarcação: a embarcação e o contexto da constituição do cais | 201 |
| O rebocador Silveira Martins | 208 |
| O rebocador do porto contemporâneo no porto do pretérito | 236 |
| Síntese e discussão dos bens levantados | 238 |
| CAPÍTULO 3- O PORTO DE PELOTAS DE 1870 a 1940 A PARTIR DE UMA PRAÇA, DE SEUS CAIS, DE SEUS ELEMENTOS PORTUÁRIOS E MATERIAIS FLUTUANTES | 240 |
| Síntese e discussão: um olhar arqueológico e portuária a respeito da narrativa. ... | 263 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 265 |
| Fontes pesquisadas | 270 |
| REFERÊNCIAS | 275 |
| APÊNDICE | 284 |
| APÊNDICE A: Croqui do cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense, Pelotas, RS | 285 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1- A localização do município de Pelotas tomando como ponto de partida o Brasil e de final a Barra do Rio Grande do Sul e os corpos de água ao redor do município. Deste modo, mostramos as seguintes imagens: a indicada pela letra A que revela o Brasil e o Estado do Rio Grande do Sul; a imagem B que evidencia o aludido estado e o município de Pelotas e a C que ilustra Pelotas e os cursos de água próximo. | 28 |
| Figura 2- Fragmento de Planta do Canal São Gonçalo de 1838 (evidencia este e o Arroio Pelotas e o Santa Barbara). Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital. | 31 |
| Figura 3- A área que ocorreu a atividade arqueológica de levantamento de dados a nível de superfície. Fonte: Produzido por meio do Google Earth Pro..... | 38 |
| Figura 4- Planta evidenciando a parte da praça Domingos Rodrigues que foi a extensão de um cais (1) e a área aproximada às margens do São Gonçalo onde estava situado o trapiche de Heleodoro Souza Filho (2). Fonte: Imagem acima adveio de um encarte “Planta da Cidade de Pelotas”, 1922 do livro de Caldas, 1993 e a imagem abaixo foi gerada no software Google Earth Pro..... | 74 |
| Figura 5- Praça Domingos Rodrigues e o que afigura serem mastros de embarcações Fonte: Rubira (Org.), 2014, v. 3, p. 239..... | 75 |
| Figura 6- Praça Domingos Rodrigues no final do século XIX. Fonte: encarte que acompanha o v.2 do “Almanaque do Bicentenário de Pelotas” (RUBIRA Org., 2014, v.2). | 75 |
| Figura 7- As imagens revelam semelhanças entre as edificações (note na chaminé e nas duas construções contíguas indicadas pelo círculo em amarelo). Fonte: Ilustração acima (D) retirada do encarte que acompanha o v.2 do “Almanaque do Bicentenário de Pelotas” (RUBIRA Org., 2014); enquanto a imagem abaixo (E) é uma fotografia da charqueada de “Heliodoro” do Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.. | 77 |

| | |
|--|----|
| Figura 8- Fragmentos de uma mesma imagem. A primeira revela desde a ponte que constituía o Trapiche de Heleodoro e a segunda mostra a ponte de tábua sobre a ponte do trapiche criando uma conexão entre esta e o convés da embarcação e duas duplas de pessoas conduzindo em varas na vertical o que pode ter sido mantas de charque. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil. | 79 |
| Figura 9- Imagens também do Trapiche de Heleodoro mostrando outro momento e outra embarcação, um veleiro, novamente a utilização de uma ponte para possibilitar o trânsito entre a ponte do trapiche e o convés da embarcação. Contudo, de maneira mais nítida na última imagem, observamos o transporte de barril. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil. | 81 |
| Figura 10- Fragmento de planta intitulada “Localização charqueadas e 1º loteamento” (GUTIERREZ, 2001, p.164) Fonte: Base do material da Biblioteca Pública Pelotense apud Gutierrez, 2001, p. 164..... | 82 |
| Figura 11- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1835. Fonte: encarte da Planta da Cidade de Pelotas, 1835 do livro de Caldas, 1993. | 83 |
| Figura 12- Fragmento de uma planta da cidade de Pelotas. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil. | 84 |
| Figura 13- Fragmentos de uma “Planta do Porto da Provincia de S. Pedro do Sul e de Parte do Rio S. Gonsalo” de 1854. A imagem M revela as margens do São Gonçalo desde o Arroio Pelotas até o Arroio Santa Barbara. A imagem N é um fragmento da M e mostra as poucas edificações que havia no porto em foco, a de <i>Sunção, Ribas, Moreira e Cunha</i> . A imagem O nos evidencia as construções que ficavam próximas ao Arroio Pelotas. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital. Brasil..... | 86 |
| Figura 14- : Fragmento de Planta da cidade de Pelotas (A seta preta sinaliza o Norte e a azul uma construção que pode talvez remeter a uma ponte ou escada). Fonte: Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira da Universidade Federal de Pelotas. .. | 87 |
| Figura 15- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1911. Fonte: Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN). Ministério da Justiça. Arquivo Nacional... | 88 |
| Figura 16- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1916. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico e Geográfico de Pelotas (IHGPel). | 89 |
| Figura 17- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1922. Fonte: encarte “Planta da Cidade de Pelotas”, 1922 do livro de Caldas, 1993. | 90 |
| Figura 18- Os cais e os bens portuários identificados a partir das e em meio às águas do Canal São Gonçalo. | 96 |

| | |
|--|-----|
| Figura 19- A extensão dos cais do Clube Natação e Regatas Pelotense e uma densa vegetação ao seu lado, à direita da imagem. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 97 |
| Figura 20- Nessa imagem, captada a partir de um ponto mais próximo dos cais, podemos enxergar, de forma mais nítida, a proa do cais de embarcação e duas de suas cobertas e algumas embarcações atracadas, respectivamente vide as setas azul e vermelha. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 98 |
| Figura 21- A seta indica onde a embarcação foi localizada seminaufragada em meio as águas do São Gonçalo. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 99 |
| Figura 22- A partir de um ângulo de visão mais próximo da embarcação. Fonte: Fotografia da autora 2018. | 100 |
| Figura 23- Nessa imagem podemos vislumbrar de perto a embarcação e alguns de seus elementos náuticos acima da linha da superfície da água. A imagem 1 ilustra o que foi possível vislumbrar da embarcação acima da água. A imagem 2 sinaliza dois de seus cabeços de amarração. E a imagem 3 revela o que aparentam ser suas engrenagens. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 102 |
| Figura 24- Na imagem 4 vemos a embarcação no sentido de sua proa. Na imagem 5 observamos sua proa e a localização dos cabeços de amarração. Na imagem 6 vislumbrarmos mais de perto esses dois cabeços de amarração da proa. E a imagem 7 possibilita visualizar de maneira mais nítida as marcas de rebite. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 105 |
| Figura 25- <i>Rebocador Silveira Martins</i> . Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 106 |
| Figura 26- <i>Draga Dorneles</i> . Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 107 |
| Figura 27- Cais de concreto do porto organizado e ao longe, à direita da imagem, a praça Domingos Rodrigues. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 108 |
| Figura 28- À direita da imagem podemos notar o cais do porto organizado e no flanco oposto a vegetação em meio a qual se encontra a embarcação, bem como ao longe o topo da antiga fábrica Cotada (seta amarela), hoje abriga cursos da UFPel, e parte do topo de uma construção antiga, que abrange a rua Dona Mariana e a Conde de Porto Alegre (seta vermelha). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 109 |
| Figura 29- Registro realizado a partir de outro ângulo de visão. Nessa imagem aparece, à distância, todos seus elementos náuticos sobre a linha de água. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 110 |
| Figura 30- Imagem obtida a partir de uma maior aproximação em relação à embarcação. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 110 |

| | |
|--|-----|
| Figura 31- Na imagem podemos notar o leme indicado pela seta azul, um cabeço de amarração sinalizado pela seta amarela e duas pranchas que talvez se refiram as divisórias da embarcação (setas em vermelho). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 111 |
| Figura 32- A embarcação seminaufragada de um ângulo mais próximo, ampliado. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 111 |
| Figura 33- : Registro fotográfico feito desde as proximidades do cais de concreto do porto organizado até às margens da área que é empregada para o depósito de madeira. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 112 |
| Figura 34- A torre, que aparece à direita da imagem, corresponde a última da outra imagem (Figura- 33). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 113 |
| Figura 35- Apresenta a área contígua à embarcação seminaufragada e seu cais de vegetação terrestre e paludosa. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 114 |
| Figura 36- A parte contígua ao cais ilustrada na imagem acima. Nessa imagem podemos notar o cais de sustentação de pedra que se inicia e na parte emersa o muro (sinalizado pela seta vermelha) que cria uma cisão entre as margens e a porção terrestre. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 114 |
| Figura 37- A imagem revela a continuidade do cais da ilustração anterior, sua sustentação de pedra, em meio à vegetação e, na porção emersa, o muro com grade. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 115 |
| Figura 38- Continuação das margens do espaço utilizado pela CMPC Celulose Riograndense. Nota-se os mesmos elementos já descritos na imagem acima. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 116 |
| Figura 39- Revela o fim das margens do espaço usado pela empresa e uma outra margem e cais que se inicia, tomada por moradias. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 117 |
| Figura 40- Área ocupada por moradias às margens do São Gonçalo. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 117 |
| Figura 41- Moradias sobre palafitas. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 118 |
| Figura 42- Continuidade da área, o leitor deve se situar na continuidade do espaço com base na embarcação de listra laranja, que aparece na imagem acima e nessa. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 119 |

| | |
|---|-----|
| Figura 43- Localiza- se pelo detalhe azul da cobertura de uma das embarcações, na extrema direita da imagem, para compreender a continuidade do espaço. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 120 |
| Figura 44- Vide à extrema direita da imagem parte do hangar de uma das casinhas e a extensão da paisagem à esquerda da fotografia. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 121 |
| Figura 45- Vide a continuação da área com base na casinha sobre palafita que aparece à extrema direita da imagem e à extrema esquerda da imagem acima. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 122 |
| Figura 46- Clube Náutico Gaúcho. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 123 |
| Figura 47- : Planta do porto de Pelotas revelando os bens industriais e/ou portuários. Fonte: Elaborado no software Google Earth Pro em 2019. | 124 |
| Figura 48- Edificação da antiga Cervejaria Sul Rio Grandense, a fachada está localizada na rua Benjamin Constant, nº 1071 e a rua da transversal é a Rua José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 126 |
| Figura 49- Cervejaria Sul Rio- Grandense e sua extensão na rua Benjamin Constant. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 126 |
| Figura 50- Antiga Cervejaria Sul Rio Grandense pela rua Conde de Porto Alegre. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 127 |
| Figura 51- Cervejaria Sul Rio Grandense. Fonte: DOMEQ' & CIA, 1916 apud Salaberry, 2012, p. 123. | 127 |
| Figura 52- Antiga Companhia Fiação e Tecidos Pelotense. Fachada localizada na rua Almirante Tamandaré, nºs 50 e 52. Fonte: Fotografia da autora, 2019..... | 128 |
| Figura 53- Sua extensão pela rua Xavier Ferreira. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 128 |
| Figura 54- Fábrica da Companhia Fiação e Tecidos Pelotense. Fonte: DOMEQ' Q, 1916, p. 227 apud Essinger, 2009, p. 61..... | 129 |
| Figura 55- Visão do Clube Náutico Gaúcho a partir de suas porções emersas e opostas ao Canal São Gonçalo (este está ao fundo). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 130 |
| Figura 56- As diferentes imagens revelam toda a extensão dos <i>gigs</i> “de 4 remadores com um timoneiro, que são evocados também a 4 remadores com um patrão” (conforme as elucidações do sócio- diretor do clube). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 132 |

| | |
|--|-----|
| Figura 57- A antiga Alfândega a partir dos trilhos da linha férrea que, por sua vez, ficam próximos ao espaço do porto organizado. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 133 |
| Figura 58- Fachada da edificação que foi construída para abrigar a Alfândega. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 134 |
| Figura 59- Praça Domingos Rodrigues observada a partir da rua Conde de Porto Alegre e da frente do porto organizado (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2019.... | 135 |
| Figura 60- Quadra da praça Domingos Rodrigues vista pela rua Xavier Ferreira com Benjamin Constant (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2019..... | 135 |
| Figura 61- Círculo de concreto na praça Domingo Rodrigues (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 136 |
| Figura 62- Pedestal da praça Domingos Rodrigues (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 136 |
| Figura 63- Outra quadra da praça Domingos Rodrigues. Perspectiva entre a rua Benjamin Constant com Dona Mariana (1b). Fonte: Fotografia da autora, 2019. ... | 137 |
| Figura 64- A constituição da praça de nossos dias, entre a rua Benjamin Constant e Xavier Ferreira (1b). Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 138 |
| Figura 65- A praça Domingos Rodrigues (1a). A imagem indicada pela letra a revela a praça contemporânea e a imagem assinalada pela letra b mostra quando o chafariz estava instalado no ponto onde atualmente existe apenas um círculo de concreto e árvores. Fonte: Imagem a é uma fotografia da autora, 2018; b remete ao Acervo de Sônia Barbinotti apud Monquelat (2015, p. 210). | 139 |
| Figura 66- Praça Domingos Rodrigues por volta da década de 1940 (1a). Fonte: Acervo Projeto Pelotas Memória apud Essinger, 2009, p. 134. | 139 |
| Figura 67- A praça Domingos Rodrigues na década de 1950 (1a). Na imagem podemos observar edificações na mesma. Fonte: NEAB/ UFPEL apud Alves (2018, p. 34). | 140 |
| Figura 68- Imagem aérea que abrange o porto de Pelotas. Fonte: Acervo do Porto de Pelotas. | 140 |
| Figura 69- Porto de Pelotas (talvez a imagem seja de 1950, porque nela também podemos ver construções na praça). Vide as indicações do que aparentam remeter a embarcações. Fonte: Fotocópia do Acervo do Porto de Pelotas..... | 141 |
| Figura 70- Porto de Pelotas na década de 1950. Fonte: Almanaque do Bicentenário de Pelotas (RUBIRA, 2014, p. 479)..... | 142 |

| | |
|--|-----|
| Figura 71- Aspecto da Praça Domingos Rodrigues em uma enchente do porto, a estátua de Sentinela ao fundo e num terceiro plano embarcações em meio as águas do São Gonçalo. Fonte: Acervo Projeto Pelotas Memória apud Essinger, 2009, p. 134. | 143 |
| Figura 72- Edificações na rua Dona Mariana de frente para a praça Domingos Rodrigues. Fonte: Fotografia da autora, 2017. | 144 |
| Figura 73- Note a presença de três edificações, além da construção de dois pisos e ao fundo o porto organizado. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 145 |
| Figura 74- As mesmas edificações reveladas anteriormente e de um ângulo mais próximo das mesmas. Fonte: Fotografia da autora 2019. | 145 |
| Figura 75- Edificação na rua Conde de Porto Alegre com José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 146 |
| Figura 76- Vide os detalhes, ornamentos, próximos a sua platibanda. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 146 |
| Figura 77- Edificação evidenciada em imagens anteriores entre as ruas Conde de Porto Alegre e José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 147 |
| Figura 78- A extensão da edificação entre a rua Benjamin Constant e José do Patrocínio. Figura: Fonte da autora, 2019. | 147 |
| Figura 79- Praça Domingos Rodrigues e as edificações à volta pela atual rua Dona Mariana. Fonte: Rubira (Org.), 2014, v. 3, p. 239. | 148 |
| Figura 80- Praça Domingos Rodrigues e ao fundo a edificação de dois andares. Fonte: Acervo de Guilherme Pinto de Almeida apud Alves, 2018. | 148 |
| Figura 81- Edificação de dois andares pela rua Conde de Porto Alegre e seu cais. Fonte: Guilherme Pinto de Almeida apud Alves, 2018, p. 32. | 149 |
| Figura 82- Muro acústico desde as proximidades da rua Dona Mariana e as duas estruturas mantidas entre ele. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 150 |
| Figura 83- Perspectiva desde a entrada e saída do depósito de madeira até o prolongamento do muro acústico. Fotografia registrada entre a rua João Pessoa e a Conde de Porto Alegre. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 151 |
| Figura 84- Uma das estruturas entre o muro acústico. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 152 |
| Figura 85- Estrutura que pode remeter ao antigo refeitório do porto. Fonte: Salaberry, 2012, p. 53. | 152 |

| | |
|---|-----|
| Figura 86- Vide a estrutura indicada por uma seta. Fonte: NEAB apud Alves, 2018, p. 34. | 153 |
| Figura 87- Fragmento de planta que revela “instalações portuárias”. Fonte: Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira. | 153 |
| Figura 88- Fragmento de uma Planta Baixa do Projeto do Refeitório do Porto de Pelotas de 1946. Fonte: Acervo da Biblioteca do Porto de Porto Alegre. | 154 |
| Figura 89- Fachada da outra estrutura que fica em frente à rua José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 155 |
| Figura 90- Indicada como “Garagens de máquina” por Salaberry (2012, p. 53). Fonte: SALABERRY, 2010, p. 53. | 155 |
| Figura 91- Fotografia que revela o “Armazém São Francisco”. Fonte: NEAB apud Alves (2018). | 156 |
| Figura 92- O porto de Pelotas e a área utilizada para o depósito de toras de madeira. Fonte: Feito pela autora no software Google Earth, 2019. | 157 |
| Figura 93- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1922 que revela a área dos Trapiches do Porto. Fonte: encarte “Planta da Cidade de Pelotas”, 1922 do livro de Caldas, 1993. | 157 |
| Figura 94- Fragmentos de uma Planta Baixa do Projeto do Refeitório do Porto de Pelotas de 1946. Fonte: Acervo da Biblioteca do Porto de Porto Alegre. | 158 |
| Figura 95- Um cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense a partir de uma de suas pontes. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 160 |
| Figura 96- O cais de embarcação a partir de outro ângulo de visão. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 160 |
| Figura 97- Registro do cais de embarcação de um ângulo mais próximo do mesmo. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 161 |
| Figura 98- O cais registrado a boreste e no sentido de sua proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 162 |
| Figura 99- A ponte de madeira que contorna o cais de embarcação, a boreste, em toda sua extensão. Fonte: Fotografias da autora, 2018. | 162 |
| Figura 100- A outra ponte que fica entre a ponte que contorna o cais. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 163 |
| Figura 101- As garagens (hangares) do Clube Natação e Regatas Pelotense. Fonte: Fotografias da autora, 2018. | 164 |

| | |
|---|-----|
| Figura 102- Sobre o cais, a proa e os seus detalhes. Fonte: Fotografias da autora, 2018. | 164 |
| Figura 103- A extremidade da proa e a elevação construída sobre a mesma. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 165 |
| Figura 104- A extremidade da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2019..... | 165 |
| Figura 105- As colunas das extremidades da elevação e as suas argolas (Vide indicativo na imagem acima, setas vermelhas). Fonte: Fotografias da autora, 2019. | 166 |
| Figura 106- A proa de um ângulo mais próximo de sua extremidade e as suas outras colunas. Fonte: Fotografia da autora, 2019..... | 166 |
| Figura 107- Colunas das extremidades, a bombordo e a boreste, e a coluna do centro é a que fica no meio da proa e as argolas que cada coluna apresenta (Vide imagem acima e o indicativo de suas posições) Fonte: Fotografias da autora, 2019. | 167 |
| Figura 108- Registro feito na proa em direção a meia nau e a popa. Vide as outras construções do Clube à esquerda da imagem. Fotografia da autora, 2018. | 168 |
| Figura 109- Registro fotográfico feito também a partir da proa e do outro flanco da embarcação, o que apresenta densa vegetação. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 168 |
| Figura 110- Segundo Flávio Bernardi, essa cobertura é mais antiga, remontando há dez anos atrás, ou seja, ao ano de 2009. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 169 |
| Figura 111- Outra das coberturas situada a meia- nau. Ao longe é possível visualizar a cobertura mostrada anteriormente. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 170 |
| Figura 112- A terceira cobertura próxima da popa do cais de embarcação e seus elementos, ou seja, mesa, assentos, pia e churrasqueira. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 171 |
| Figura 113- As imagens mostram a cobertura próxima da popa e as demais vistas a partir da popa. Fonte: Fotografias da autora, 2018. | 172 |
| Figura 114- Registro fotográfico feito também a partir a popa, porém nele podemos observar melhor todas as coberturas reveladas anteriormente. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 173 |
| Figura 115- Registro feito estando na popa e a partir de outro ângulo. Vejam as colunas à direita da imagem que correspondem as chaminés das garagens (que funcionam na lógica também de hangares). Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 174 |

| | |
|---|-----|
| Figura 116- A popa do cais de embarcação e o leme da antiga embarcação em meio a tábuas. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 175 |
| Figura 117- O leme da popa de um ângulo de perspectiva mais próximo. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 176 |
| Figura 118- Popa do cais de embarcação do lado externo do mesmo, mais precisamente estando no terreno ao lado do clube, o que apresenta uma paisagem repleta de vegetação. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 177 |
| Figura 119- Nessas imagens observamos as marcas de rebite em seu casco. Fonte: Fotografias da autora, 2018. | 178 |
| Figura 120- Contorno do que deveria ter correspondido ao porão. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 178 |
| Figura 121- Vide o contorno a partir de distintos ângulos de visão. Fonte: Fotografias da autora, 2018. | 179 |
| Figura 122- O casco da proa em meio as águas do São Gonçalo. Nessa imagem é possível notarmos as marcas de rebite em seu casco e as chapas que o constitui. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 180 |
| Figura 123- Fotografia abrangendo um dos flancos da embarcação. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 181 |
| Figura 124- O casco de embarcação de um ponto mais distante. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 181 |
| Figura 125- Imagens revelando o casco da embarcação do flanco que apresenta a ponte, desde sua proa até a meia- nau, aproximadamente. Fonte: Fotografias da autora, 2019. | 184 |
| Figura 126- Diversas imagens que mostram o casco a boreste, do flanco externo, desde a proa em meio ao São Gonçalo até próximo a meia nau. Fonte: Fotografias da autora 2019. | 198 |
| Figura 127- Imagem revela uma base de madeira que antecede a camada de concreto. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 199 |
| Figura 128- Popa do cais de embarcação já sem as tábuas. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 200 |
| Figura 129- O leme da popa em toda a sua extensão. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 200 |
| Figura 130- O leme visto de cima. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 201 |

| | |
|---|-----|
| Figura 131- Fragmento de imagem que indica a área que correspondia ao CADEM e ao lado o cais de embarcação do clube. Fonte: Bandeira, 2014, p. 68..... | 203 |
| Figura 132- Uma das embarcações que conduzia carvão e remete as décadas de 1930 e 1940 (SILVA, 2007, p. 124). Fonte: Acervo pessoal de Ênio Marques apud Silva, 2007, p. 124..... | 205 |
| Figura 133- Uma das embarcações que conduzia carvão e remete as décadas de 1930 e 1940 (SILVA, 2007, p. 126). Fonte: Acervo pessoal de Ênio Marques apud Silva, 2007, p. 126..... | 205 |
| Figura 134- Planta do Porto de Pelotas de 1933. Fonte: Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira..... | 206 |
| Figura 135- O rebocador <i>Silveira Martins</i> a partir de uma das pontes do Clube Natação e Regatas Pelotense. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 208 |
| Figura 136- A imagem revela o casco, o leme e a hélice do rebocador <i>Silveira Martins</i> . Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 209 |
| Figura 137- Nesse ângulo podemos vislumbrar suas marcas de rebite, as chapas que o constitui e seu leme em meio a lama e uma vegetação paludosa. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 210 |
| Figura 138- Nessas imagens observamos o casco em sua extensão e as chapas que o configuram. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 212 |
| Figura 139- Ponte que dá acesso ao convés do rebocador. Fonte: Fotografias da autora, 2018..... | 214 |
| Figura 140- A imagem mostra um guincho (quase a meia nau). Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 215 |
| Figura 141- No sentido da popa. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 216 |
| Figura 142- No sentido da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 217 |
| Figura 143- A popa e seus equipamentos náuticos. Fonte: Fotografias da autora, 2018..... | 219 |
| Figura 144- Molinete da popa. Fonte: Fotografia da autora 2018..... | 220 |
| Figura 145- Da popa no sentido da proa, a bombordo do rebocador. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 221 |
| Figura 146- Da popa no sentido da proa e abrangendo um equipamento náutico não totalmente visível na imagem anterior. Fonte: Fotografia da autora, 2018..... | 222 |
| Figura 147- Registros feitos próximos da popa e no sentido da proa. A seta indica o local de máquinas. Fotografia da autora, 2018..... | 224 |

| | |
|--|-----|
| Figura 148- Vide desde a escada de acesso ao porão do rebocador e suas máquinas. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 225 |
| Figura 149- No sentido da proa e a boreste do rebocador. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 226 |
| Figura 150- O flanco a boreste e no sentido da proa. A seta vermelha indica a casa de comando e os arcos, sinalizados pelas setas em amarelo, o local que poderia ter sido usado para pôr o bote de madeira. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 227 |
| Figura 151- Corredor depois da escada (vide imagem 150) e compartimentos. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 228 |
| Figura 152- A seta vermelha indica o lado a boreste da embarcação e a seta azul a casa de comando. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 229 |
| Figura 153- Imagem que revela também o flanco a boreste da proa do rebocador e dois de seus cabeços de amarração em meio à vegetação. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 230 |
| Figura 154- Molinete localizado no centro e na extremidade da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 231 |
| Figura 155- Os cabeços de amarração a bombordo da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 231 |
| Figura 156- A proa e seu molinete vistos a partir da parte da frente da casa de comando. Fonte: Fotografia da autora, 2019. | 232 |
| Figura 157- A proa do rebocador e as marcações de calado. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 233 |
| Figura 158- A proa e a extensão do rebocador. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 234 |
| Figura 159- O rebocador no sentido de sua popa e a mesma. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 235 |
| Figura 160- O rebocador e ao fundo o espaço correspondente ao Clube Natação e Regatas Pelotense. Fonte: Fotografia da autora, 2018. | 236 |
| Figura 161- <i>Rebocador Silveira Martins</i> com seu bote de madeira. Fonte: Documento Seção do Patrimônio. Acervo do Porto de Porto Alegre. | 237 |
| Figura 162- Construção do cais do porto de Pelotas no princípio do século XX (RUBIRA Org., 2014, p. 273). Fonte: Buccelli, 1906 apud Rubira Org. (2014, p. 558). | 246 |

| | |
|--|-----|
| Figura 163- Fragmento de Planta da cidade de Pelotas de 1922 que mostra o porto e sinaliza o “Ramal ao Porto”, que é possível notar à esquerda da imagem, e a “E. Fluvial”, Estação Fluvial, à direita da imagem. Fonte: encarte “Planta da Cidade de Pelotas”, 1922 do livro de Caldas, 1993..... | 247 |
| Figura 164- O cais da praça Domingos Rodrigues. A imagem revela também a presença de trabalhadores portuários africanos ou/e afrodescendentes. Fonte: Acervo pessoal de Eduardo Arriada. | 248 |
| Figura 165- No primeiro plano o Trapiche do Comércio e ao fundo possivelmente seja o trapiche São Francisco. Fonte: Michelin e Santo (2000) e outras fontes apud Rubira Org., 2014, p. 555. | 249 |
| Figura 166- Cartão Postal que ilustra o porto e a escada de desembarque. Fonte: Acervo pessoal de Eduardo Arriada. | 250 |
| Figura 167- Porto de Pelotas e as escadas. A imagem remete a década de 1910. Fonte: Acervo do Laboratório de Acervo Digital da Universidade Católica de Pelotas (LAD/UCPel)..... | 250 |
| Figura 168- Porto de Pelotas e a escada de desembarque “Aos dias de saída de vapores” (a descrição consta no material Ilustração Pelotense, ano IV, n. 17 e 18, 7 set. 1922, p. 15). Fonte: Cartão Postal do Acervo Pessoal de Eduardo Arriada. | 251 |
| Figura 169- Porto de Pelotas em 1922 e a “A chegada do Gremio Sportivo Brasil, campeão regional” (MICHELON; SCHWONKE, 2008. 94). Fonte: Álbum de Pelotas, 1922 apud Michelin e Schwonke, 2008, p. 94..... | 251 |
| Figura 170- Imagem que data de 1930 (vide Rubira, 2014, p. 180 e 181). Fonte: Guilherme Pinto de Almeida apud Alves, 2018, p. 32. | 252 |
| Figura 171- A primeira sede do Clube Natação e Regatas Pelotense. Fonte: Repositório Digital da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). | 253 |
| Figura 172- Edificação que abrigou a primeira Alfândega de Pelotas (Vide a construção à esquerda da imagem). Fonte: Álbum de Pelotas, 1922 apud Michelin e Schwonke, 2008, p. 48. | 253 |
| Figura 173- Bondes movidos a tração animal (RUBIRA Org., 2014, p. 274) Fonte: Buccelli, 1906 apud Rubira Org. 2014, p. 558..... | 254 |
| Figura 174- Bonde elétrico. Fonte: Página da internet intitulada “The Tramways of Pelotas. Rio Grande do Sul state. Brazil. By Allen Morrison.”. | 255 |
| Figura 175- A imagem F é o fragmento de uma planta de 1933 evidenciando onde o Mercado Regional do Porto estava situado, enquanto a imagem G mostra o aspecto | |

| | |
|--|-----|
| material do mercado. Fonte: Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira (F) e Almach de Pelotas, 1924 apud Essinger, 2009, p. 31 (G)..... | 256 |
| Figura 176- <i>Vapor Araçatuba</i> da Companhia Lloyd Nacional. Fonte: Acervo Histórico do Porto de Rio Grande, RS apud página virtual "Araçatuba- 1927 (Navio Misto a Vapor)" do site Navios e Portos. A História da Marinha Mercante Brasileira. | 258 |
| Figura 177- Cais do porto de Pelotas e alguns materiais flutuantes. Na imagem acima podemos notar um cais que parece de areia e embarcações, como um <i>gig</i> . A imagem abaixo é um fragmento da imagem acima e as embarcações no círculo talvez possam ter sido chatas ou batelões (a partir da visão do que aparenta serem proas não é possível definir ao certo). Fonte: Acervo de Guilherme Pinto de Almeida apud publicação da página do facebook Satolep Press..... | 260 |
| Figura 178- Fotografias das duas primeiras sedes do Clube que afiguram ter mudado pouco quanto sua fachada. Fonte: A imagem à esquerda faz parte do Repositório Digital, LUME, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). E a imagem à direita compõem o acervo do Clube Náutico Gaúcho. | 261 |

INTRODUÇÃO

O objeto de pesquisa dessa investigação de caráter acadêmico e de âmbito do mestrado do Programa de Pós- Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe (PROARQ/ UFS) é o espaço portuário do município de Pelotas (RS), situado no Brasil e no estado do Rio Grande do Sul (Figura 1), às margens do Canal São Gonçalo e que passou a se constituir na década de 1870 e vigorou até a década de 1940. A paisagem desse espaço foi reconhecida e delimitada entre as áreas do atual Clube Náutico Gaúcho e do Clube Natação e Regatas Pelotense.







Figura 1- A localização do município de Pelotas tomando como ponto de partida o Brasil e de final a Barra do Rio Grande do Sul e os corpos de água ao redor do município. Deste modo, mostramos as seguintes imagens: a indicada pela letra A que revela o Brasil e o Estado do Rio Grande do Sul; a imagem B que evidencia o aludido estado e o município de Pelotas e a C que ilustra Pelotas e os cursos de água próximo.

Optamos por esse porto, porque reconhecemos nele marcas materiais e espaciais que sinalizam uma ruptura e o surgimento de uma nova dinâmica portuária, econômica, náutica e de lazer em Pelotas. Esse porto passou a se constituir em uma praça e ao entorno dela e no decurso das décadas outros cais próximos aos cais da praça foram criados, como os direcionados para a prática esportiva de remo e natação.

Essa área que definimos como nosso objeto de pesquisa também continha e apresenta bens portuários, náuticos que igualmente foram elencados como bens de investigação para compreender o processo de sua constituição e aventarmos interpretações quanto ao nosso objeto de pesquisa científica.

Visando fazer o leitor entender o porquê o porto, que será abordado ao longo de todo o texto dissertativo, se distinguiu de seus antecessores, apresentamos um breve histórico da história de ocupação de Pelotas desde o período pré- colonial até

as primeiras colonizações e como esse processo ocorreu às margens de seus cursos aquáticos e em relação com os mesmos.

Na Lagoa dos Patos, conforme as explicações de Rafael Milheira, Tiago Attorre e Caroline Borges, quanto aos estudos arqueológicos desenvolvidos até o momento e que tratam do período pré- colonial, foram detectados a presença de “43 cerritos” que abrangem a área do município de Pelotas (MILHEIRA; ATTORRE; BORGES, 2019, p. 37). Os cerritos, ou cerritos de índio, dentre outras designações são, em linha geral, montículos de terra antropizados que foram construídos próximos a cursos de água ou áreas alagadiças em tempos pré- coloniais recuados e possuem distintos significados sociais, econômicos e simbólicos (GIANOTTI, 2015 e outras literaturas especializadas que abordem o assunto). Essas construções humanas foram identificadas no Brasil, Uruguai e Argentina (BONOMO; POLITIS; GIANOTTI, 2011; GIANOTTI, 2015; MILHEIRA; ATTORRE; BORGES, 2019). No Brasil, além dos cerritos há os sambaquis que são caracterizados também por uma elevação resultante do manejo humano da paisagem e são constituídos

basicamente com restos faunísticos como conchas, ossos de peixe e mamíferos. Ocorrem também frutos e sementes [...]. Contam igualmente com inúmeros artefatos de pedra e de osso, marcas de estacas e manchas de fogueira [...]. (GASPAR, 2004, p. 9- 10).

Camila Gianotti apresenta o argumento de que “cerritos como sambaquies empiezan a ser construidos y monumentalizados a partir del manejo de los desechos de actividades domésticas” (GIANOTTI, 2015, p. 36).

Novamente quanto ao contexto pelotense e a um dos aludidos cerritos pesquisados, o cerrito do Pontal da Barra, Rafael Milheira, Tiago Attore e Caroline Borges apresentam a seguinte perspectiva interpretativa, com base no registro arqueológico:

A exploração de ambientes aquáticos parece ter sido o principal atrativo para a ocupação do Pontal da Barra [...], tanto no que se refere aos aspectos econômicos [a pesca] como também aos aspectos simbólicos de apropriação mítica do mundo das águas.” (MILHEIRA; ATTORRE; BORGES, 2019, p. 47).

As incipientes relações aquáticas também foram sugeridas pelo historiador Mário Osório Magalhães na seguinte passagem: “o arroio Pelotas recebeu o nome das embarcações [Pelota] frequentemente utilizadas na sua travessia, pelos

habitantes originais e pelos primeiros povoadores" (MAGALHÃES, 1999, p. 13). Fundamentando- nos nessa perspectiva, podemos imaginar que a mesma pode talvez ter sido empregada no aludido arroio e que os primeiros portos podem ter se configurado como varadouros¹ (locais que possibilitavam puxar a embarcação a terra e conduzi-la às águas). Essas hipóteses e a questão que lança, ou seja, como se caracterizavam os primeiros portos de Pelotas somente podem ser clarificadas mediante pesquisas acadêmicas.

Quanto ao período que concerne ao final do século XVIII e princípio do XIX esteve relacionado significativamente aos cursos de água do Arroio Pelotas e do Canal São Gonçalo (Figura 2) (ARRIADA, 1994; GUTIERREZ, 2001). Tendo sido no Passo dos Negros onde funcionou o primeiro porto de Pelotas. O Passo dos Negros surgiu por volta do final do século XVIII e sua localização foi indicada "no encontro do canal São Gonçalo com o arroio Pelotas" (GUTIERREZ, 2001, p. 141). Essa área funcionou como ponto de comercialização de pessoas escravizadas, por isso a expressão Passo dos Negros e também foi evocada como Passo Rico por conta de no local ter se dado a cobrança de pedágios pelo fluxo de mercadorias e pessoas (também foi, conforme Gutierrez (2001, p. 141), "lugar de comércio"), por sua vez, tinha também relação com os lucros advindos de tais práticas (AL- ALAM, 2017, p. 213; GUTIERREZ, 2001). Ademais, contíguo a ele se estabeleceu "o primeiro arraial do distrito" (CUNHA, 1928 apud GUTIERREZ, 2001, p. 155). Além disso, no local também foram edificadas algumas charqueadas (GUTIERREZ, 2001; ROCHA, 2014).

¹ Esse conceito e sua definição são adotados com base nas explanações de Maria Luísa Blot que se fundamentou em leituras (BLOT, 2003, p. 32- 33).



Figura 2- Fragmento de Planta do Canal São Gonçalo de 1838 (evidencia este e o Arroio Pelotas e o Santa Barbara). Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital.

O final do século XVIII e início do XIX foi marcado também pelo surgimento e dispersão de charqueadas em outras áreas às margens do Arroio Pelotas e do São Gonçalo (ARRIADA, 1994; GUTIERREZ, 2001²). Estas se caracterizaram como conjunto de edificações direcionadas para a produção do charque (GUTIERREZ, 2001). Em cada edificação ou/ e espaço ocorria uma determinada ação visando a produção. Essa compreendia desde técnicas para abater o boi, como para desossá-lo, charquear, que reporta a prática de transformar a carne bovina em “retalhos de 1,5cm de espessura, irregulares”, p. 188), lonquear, que era fazer “incisões paralelas de cinco a quatorze centímetros de comprimento, bastante profundas, que aumentavam a superfície exposta ao ar e à salga” (GUTIERREZ, 2001, p. 189). No que concerne as etapas seguintes e finais, assim nos elucida também Gutierrez:

Em Pelotas, todos os pedaços charqueados eram colocados em mesas côncavas cheias de sal. Os salgadores esfregavam principalmente os pontos lonqueados. [...] A carne era disposta em pilhas compostas de camadas sucessivas de sal [e nisso as carnes eram colocadas] no sentido do seu comprimento [...] (GUTIERREZ, 2001, p. 189)

Depois disso tudo, as mantas eram transferidas para os varais que eram “[...] barras de madeira longas e estendidas transversalmente” (GUTIERREZ, 2001, p. 189). Em seu produto final, consistia em mantas de carne salgada de boi.

Além do charque eram produzidos, conforme a expressão adotada por Gutierrez (2001, p. 190), “os subprodutos”, derivados de outras partes do boi, como a

²Gutierrez (2001) discorre a respeito de charqueadas e charque baseada nos relatos de Nicolau Dreys e de Louis Couty (conforme também deixou explícito em seu texto).

graxa, o sebo, e o couro. Segundo as interpretações de Gutierrez (2001), a graxa foi produzida de distintas formas (como o sebo), contudo era feita do cozimento de ossos, cabeças e vísceras (COUTY, 1880; DREYS, 1927 apud GUTIERREZ, 2001, p. 190). Quanto ao sebo, o mesmo podia ser feito do cozimento dos “intestinos e [...] [das] membranas envolvidas do peritônio” (GUTIERREZ, 2001, p.190). Conforme observou também Gutierrez, o tratamento dado ao couro igualmente se alterou ao longo do tempo, mas dentre as técnicas houve a por secagem e por salgação e empilhamento (GUTIERREZ, 2001, p. 190 e 191).

Dentro das áreas das charqueadas surgiram portos, para escoar as supracitadas mercadorias e para fixarem contato por vias aquáticas com o porto de Rio Grande e, a partir deste, com outros mar afora (GUTIERREZ, 2001, p. 211 e 220³). Os portos particulares⁴ dentro dos espaços das charqueadas são vistos como uns dos primeiros portos dos colonizadores, além do Passo dos Negros, dentro do atual território pelotense. Avaliamos como necessárias pesquisas exaustivas e detidas de caráter historiográfico e arqueológico para reconhecer como esses portos se caracterizavam materialmente, ou seja, como foram esses trapiches e se houve portos de charqueadores que possuíam pequenos afeiçoamentos, como de sua linha de interface, e assim funcionavam como varadouros.

A partir da metade do século XIX algumas áreas às margens do São Gonçalo deixaram de ser propriedades de charqueadores e passaram a dar espaço, no decorrer do tempo, para a construção de uma nova paisagem e espaço portuário. Assim, a partir do final do século XIX passa a despontar um novo espaço portuária de Pelotas. Interpreta-se que o aludido novo porto foi constituído e caracterizado por uma nova feição terrestre, administrativa, material, de elementos emersos, de interface, de material flutuante e, além disso, no que concerne a dinâmica de comunicações, tanto de âmbito terrestre como aquático, de trabalho e lazer. A presente pesquisa de

³ A escritora não nos informa no corpo do texto de onde retirou essa informação como também parece não pensar numa arquitetura portuária, ou seja em seus bens e suas características materiais ou/e espaços portuários com uma dada conformação geológica e antropizada. O que se quer dizer com tudo isso, é que ela não nos informa como eram esses trapiches e os portos dessas charqueadas (essa questão apontada é compreensível também dado que isso demandaria mais tempo de pesquisa).

⁴ Conceito adotado a partir das explicações de Gutierrez, contudo reconhecemos que as características materiais, geológicas desses portos podem ter sido distintas, por isso o conceito não se limita a ideia de portos que possuíam apenas trapiche (mesmo porquê o conceito de trapiche pode denotar diferentes significados quanto aos aspectos materiais e funcionais, ainda que todos atendam a alguma dinâmica portuária e náutica).

mestrado vai ao encontro desse último cais e porto a partir de um olhar investigativo de cunho arqueológico.

Destarte, propõe-se abordar como o porto de Pelotas foi construído e transformado no decorrer da década de 1870 a 1940 a partir da Arqueologia, ou seja, atendo-se aos seus elementos portuários de antanho como aos associados indiretamente a sua dinâmica de outrora, como os bondes, e aos ainda existentes na paisagem do porto contemporâneo e que remetem ao porto do período cronológico abordado.

Apresenta-se a perspectiva de que o espaço portuário de Pelotas a partir da década de 1870 passou a ser reconfigurado segundo os preceitos de um porto modernizado e industrializado. E no ano de 1876 a paisagem aquática ganha um novo aspecto e dinâmica náutica que acaba impulsionando também outras transformações na paisagem portuária. Contudo, a partir da década de 1940 passa a despontar e a funcionar novos equipamentos portuários que sinalizaram a adoção de um porto organizado, administrado pelo Estado e União (LONER, 2017, p.220⁵) E, ademais, deixa de vigorar uma dada paisagem portuária e de funcionar alguns de seus bens, como uns de seus cais, de partes da praça Domingos Rodrigues e os trapiches (PIEPER, 2013). Contudo é importante mencionar, como veremos no decurso do texto, que parte do cais da praça pode ter coexistido com o cais do porto organizado até por volta da década de 1970.

Essa proposta de estudo é significativa, porque podemos gerar compreensões acerca de como se deram os processos de modernização e industrialização no porto de Pelotas. Tais transformações se deram em outros portos do mesmo período e de outras épocas, mas cada qual apresenta, além de semelhanças, singularidades quanto a sua conformação material e até em razão das especificidades do contexto geográfico e social de um lugar, contextos que levamos em conta também nessa pesquisa. Além disso, a relevância desse estudo se situa no fato de ele relevar as áreas com potencial arqueológico e os bens portuários de Pelotas e adentrar na discussão, ainda que de maneira superficial, da situação legal dos bens portuários de Pelotas.

⁵ Livro Administração do porto Pelotas. Atas. Inauguração dos serviços organizados do Porto de Pelotas. Ata nº 1. Acervo do porto de Pelotas.

Assim, de maneira explícita, este estudo está em diálogo com a Arqueologia pós-processual. Esta adentra na necessidade de levar em consideração também o contexto contemporâneo do arqueólogo (HODDER, 1988, p. 195- 201). Dentro dessa corrente teórica despontaram estudos com um viés crítico e que levam em conta "[...] la presencia del presente en el pasado." (HODDER, 1988, p. 187). Essa questão é pensada aqui com a necessidade de se adentrar na pauta, ainda que superficialmente, acerca de que alguns bens portuários do porto de Pelotas sejam reconhecidos enquanto patrimônio histórico e arqueológico da cidade. Acaba-se abrangendo esse assunto, porque adere-se a perspectiva da indissociabilidade entre o passado, o presente e o futuro para pensar questões arqueológicas e mais ainda quando estamos tratando acerca de materiais portuários de caráter arqueológico ou relacionados a sua dinâmica. Ademais, discorrer acerca desse assunto é relevante, por conta da ausência de uma legislação que de fato estabeleça uma proteção legal aos bens correlacionados outrora a história dos ambientes aquáticos.

Além disso, quanto ao contexto de nossos dias, devemos mencionar que o arquiteto Guilherme Pinto de Almeida vem divulgando, desde 2016, informações acerca do porto de Pelotas numa coluna designada "Porto Memória" de um jornal local da cidade chamado "Diário Popular". Nessa coluna, conforme se interpretou de seus textos, apresenta a história do porto de Pelotas a partir de dados de caráter primário e secundário e nisso se firma em algumas perspectivas historiográficas. O presente estudo se diferencia por evocar essa história a partir de uma perspectiva interpretativa arqueológica e portuária e com isso considerar os bens portuários de antanho que permanecem na paisagem e espaços portuários contemporâneos, como materiais flutuantes e estruturas, visando reconstruir a história do porto de Pelotas e a interpretá-la. Adicionalmente, busca com esse estudo apontar as áreas portuárias com potencial arqueológico, como reivindicar uma proteção legal para os bens portuários apresentados nessa investigação, ou seja, este estudo é voltado para o passado, o presente e o futuro do porto de Pelotas.

Para além de aderirmos a uma óptica contextual para a investigação e interpretação de materialidades portuárias e de considerar assuntos do contexto contemporâneo da arqueóloga para levantar outras questões sob um viés crítico perante o presente, é relevante contextualizar quando a pesquisadora começou a desenvolver pesquisas e estudos atinentes ao porto de Pelotas. No ano de 2013,

Silveira (2014) passou a realizar um levantamento de dados no acervo jornalístico da hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense (BPP) a respeito de embarcações que poderiam ter singrado pelas águas do São Gonçalo e aportado no ou/e partido a partir do porto de Pelotas. Os jornais pesquisados foram os do "Diario de Pelotas" e o recorte temporal estabelecido para a realização do estudo foi de 1876 a 1888. As embarcações de interesse foram aquelas que conduziam passageiros ou passageiros e mercadorias. Essa investigação fez parte do projeto de pesquisa intitulado "O Pampa Negro: Arqueologia da Escravidão na Região Meridional do Rio Grande do Sul (1780-1888)" de autoria e coordenação do prof. Dr. Lúcio Menezes Ferreira, docente da Universidade Federal de Pelotas. Tanto a proposta de estudo, como de fonte documental a pesquisar e a delimitação temporal foram sugeridas pelo Prof. Lúcio Menezes Ferreira que ofertou a pesquisa e orientou a mesma como o texto monográfico que resultou do aludido estudo.

Ao longo da coleta de dados foi chamando a atenção a presença de informações atinentes ao cais, a determinados acontecimentos como as recepções e despedidas que ocorriam no porto. Acabou-se optando por transcrever esses dados e os considerar. Todos os referidos registros escritos levantados, ao final da pesquisa, acabaram compondo a monografia designada "A Cultura Material das Embarcações e a Paisagem Portuária da Cidade de Pelotas (RS) no Século XIX." (SILVEIRA, 2014).

No aludido trabalho de conclusão de curso se propôs a abordar a respeito das relações sociais e dos interesses sociais da época negociados por meio de embarcações e como as recepções e despedidas, que ocorreram no porto pelotense do século XIX, significaram essa paisagem de outrora. As informações mencionadas ao longo do supracitado estudo acabaram também contemplando acerca das transformações físicas pelas quais a paisagem portuária de Pelotas passou ao longo do tempo, como as recepções e despedidas que se deram no cais da década de 1870 e o novo tipo de navegação que despontou também a partir de 1876.

Em suma, fazer esse exercício de contextualizar igualmente o que foi investigado anteriormente a respeito do porto de Pelotas, mostra-se importante para repensar e apontar as lacunas, carências e deficiências de caráter teórico e interpretativo que ficaram materializadas na monografia. Primeiramente, no que concerne ao seu lado positivo, deve-se dizer que o estudo foi contributivo no sentido de que nesse exercício foi pesquisado e transposto para o texto da monografia

diversos dados que remetem a distintos períodos de diferentes paisagens do porto de Pelotas, com o foco mais direcionado para o período de 1876 a 1888. O dito texto acadêmico discorre, inclusive, sobre embarcações de longo curso, de cabotagem nacional que adentravam nas águas do São Gonçalo, curso de água que constitui também o porto de Pelotas, e outras que foram empregadas na prática de transbordo.

Quanto ao que se refere a análise dos dados, atualmente percebe-se um déficit de um embasamento arqueológico de ordem teórica que pudesse gerar relevantes interpretações acerca das informações advindas de fontes primária e secundária, um viés mais metodológico da arqueologia histórica foi empregado. Dentre as deficiências do conteúdo da monografia, a escritora da mesma é capaz de identificar atualmente a falta de menção e discussão com estudos de pesquisadores que investigaram portos em distintos contextos. Adicionalmente a todos esses problemas, não se adotou uma terminologia própria e necessária quando se fala de distintos tipos de navegação e de portos. Essas falhas remetem ao seu desconhecimento acerca de um corpo teórico específico para atingir compreensões acerca de um porto e de questões correlatas à navegação, embarcação e a esfera social à bordo e no cais.

No mestrado do Programa de Pós- Graduação em Arqueologia da Universidade Federal de Sergipe, e um pouco antes de iniciá-lo, passou se a conhecer perspectivas correlacionadas a dinâmica aquática, a concepções de paisagem que compreendem não apenas porções terrestres como aquáticas e a estudos de pesquisadores que discorrem acerca de portos. É preciso mencionar, antes de prosseguir com a apresentação de escolhas de ordem teórica, metodológica e técnica, que a proposta inicial de estudo, para executar no mestrado e desenvolver na dissertação, era acerca das maneiras que africanos e afrodescendentes poderiam ter se apropriado do porto do século XIX (SILVEIRA, 2016).

Ao longo do curso do mestrado, observou-se a necessidade de alterar o tema da pesquisa em razão de que uma pesquisa dessa demandaria um tempo que não se comporta no que dura um mestrado. Assim, devido a essa questão, e fundamentado no que já se conhecia do porto a partir dos dados primários e secundários levantados durante a graduação, no decorrer da pesquisa da pós- graduação acabou- se estabelecendo como propósito do presente estudo entender o processo de conformação material do porto de Pelotas a partir de 1870 até 1940. Nesse período

cronológico, respectivamente, começou a despontar e deixou de haver e funcionar um tipo de paisagem portuária.

Igualmente, a partir da investigação em fonte bibliográfica, delimitou-se e julgou-se pertinente considerar para levantamento arqueológico de superfície desde a praça Domingos Rodrigues até o Clube Natação e Regatas Pelotense e arredores. No entanto, por conta de se descobrir novos dados em campo, a área passou a ser outra, ou seja, desde o Clube Natação e Regatas Pelotense até o Clube Náutico Gaúcho e arredores (Figura 3).



Figura 3- A área que ocorreu a atividade arqueológica de levantamento de dados a nível de superfície. Fonte: Produzido por meio do Google Earth Pro.

A metodologia que orientou toda a pesquisa foi pautada em preceitos advindos da Arqueologia Histórica e Extensiva. Deste modo, além de dados contemporâneos, obtidos nas atividades de campo arqueológico, foram levantadas outras variadas informações a partir de registros escritos, documentos cartográficos, material iconográfico de diferentes anos.

Como instrumento teórico para analisar todos os referidos dados e atingir compreensões acerca da configuração material e do porto que surge com ela, empregou-se perspectivas de quem estudou portos, zonas portuárias, distintos elementos portuários e abordou tipologias de portos. Ademais, adotou-se um corpo teórico oriundo da Arqueologia de Ambientes Aquáticos e da do Capitalismo. Estas teorias são indispensáveis para nosso propósito, respectivamente, porque os bens portuários devem ser pensados atrelados à dinâmica terra e água e água e terra e porque podemos identificar no porto de Pelotas, que se visa abordar, traços náuticos e terrestres associados ao processo de industrialização.

Nos valem também dos conceitos de paisagem e de espaço com base em Milton Santos (2014) e Darvill (2005) para vislumbrar e interpretar o porto de Pelotas. Ainda que fazendo parte do campo da geografia, Milton Santos delineou relevantes perspectivas acerca do conceito de paisagem que nos ajudam a pensar arqueologicamente. Segundo Milton Santos paisagem é tudo que é visível, mas também considerou outros aspectos em sua definição como os sons e os cheiros (SANTOS, 2014, p. 67- 68). Ao discorrer ainda sobre o termo paisagem menciona que “A paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições [...] Uma paisagem é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes [...]” (SANTOS, 2014, p. 72-73).

Ademais expõe que as alterações de técnicas de produção e de objetos associados aos distintos períodos históricos se manifestam na paisagem (SANTOS, 2014, p. 74). Apresenta também o ponto de vista que os objetos, as técnicas devem ser pensadas correlacionadas a um contexto político, econômico e social (SANTOS, 2014, p. 75). Santos aborda o termo espaço como podendo evocar diversos e distintos significados como a palavra paisagem (SANTOS, 2014, p. 77-78). Aborda o conceito espaço como o resultado das ações humanas (SANTOS, 2014, p. 77-78). Ainda, quanto ao que se refere às distinções entre os conceitos paisagem e espaço, pontua que o primeiro remete “[...] a materialização de um instante da sociedade [...] numa

comparação ousada, a realidade de homens fixos, parados como numa fotografia." (SANTOS, 2014, p. 79); enquanto espaço é a união da sociedade com a paisagem, nele está o movimento de caráter social. Apresenta igualmente a perspectiva da necessidade de separar estes termos como "categorias diferentes" para fins de investigação e interpretação e para conseguirmos visualizar "o movimento da sociedade" (SANTOS, 2014, p. 79).

Além da perspectiva de Milton Santos (2014), advindo de um ponto de vista da arqueologia considera-se também paisagem, a partir da perspectiva de Darvill (2005), como um contexto. Nisso devemos pensá-la associada a um espaço, tempo e ações sociais. O espaço visto como socialmente constituído, compartilhado e significado e como havendo distintos espaços com fronteiras demarcadas pelos significados sociais- perspectiva que lembra a de Milton Santos (DARVILL, 2005, p. 110- 111). Timothy Darvill baseado em Bailey (1987), considera duas perspectivas de tempo, ou seja, tempo como um processo objetivo e tempo como subjetivo (DARVILL, 2005, p.111). Nesse estudo, adota-se a perspectiva do tempo como um processo objetivo ligado a acontecimentos que criaram um novo porto em Pelotas. E, por fim, quanto a ação social, o autor a define como uma ação intencional que ocorre dentro dos limites das normas da sociedade. E nos sugere que os objetos nos relevam ações sociais, conforme se depreendeu dessas suas seguintes palavras: "[...] social action is archaeologically manifest as material culture" (DARVILL, 2005, p. 111).

Todas essas definições fundamentam e significam a expressão espaço portuário utilizada, que buscamos compreender aqui. Esse espaço corresponde desde o período imperial ao republicano (1870- 1940), e é visto associado a determinados elementos materiais e considera- se como tendo sido constituído por movimentos, motivações e ações sociais.

Com o presente estudo nos propomos a reconhecer as transformações físicas do porto e as possíveis motivações por detrás, sendo que para isso objetivamos nos mover também no sentido de perscrutar e identificar a sociedade da época. Para isso tudo, necessitamos também adotar um viés da arqueologia contextual.

Hodder discorre acerca da mesma com as seguintes palavras:

[...] los arqueólogos utilizan el término 'contexto' de diversas formas, pero todos ellos tienen en común el hecho de conectar o entrelazar las cosas en una situación concreta o conjunto de situaciones (HODDER, 1988, p. 147).

Nesse estudo, volta-se para entrelaçar a configuração de um novo porto pelotense aos acontecimentos da época. Para interpretar os significados contextuais, primeiro se identifique as diferenças e semelhanças entre materialidades arqueológicas para depois estabelecer associações contextuais (HODDER, 1988, p. 152). Essas diferenças e semelhanças podem ser de natureza temporal, espacial (HODDER, 1988, p. 152- 157). Com base nesses preceitos e abordagens investigativas, pretende-se deter no período de 1850 a 1940 para identificar e analisar algumas semelhanças, diferenças e associações com outros elementos de portos de outros espaços. Nesse exercício, com o fito de fazer algumas observações sobre as materialidades do porto em foco, expande-se o olhar para a cidade de Pelotas da época como para o cais e cursos de água, bem como para portos de outros estados do Brasil, da América e da Europa referentes ao recorte temporal já mencionado. Além disso, a perspectiva de paisagem adotada por Bava-de-Camargo (2009, p. 59), ou seja, da óptica do "trinômio navegação/ porto/ cidade" também é considerada para fitos analíticos do espaço portuário de Pelotas.

Essa paisagem e espaço portuário serão abordados em três capítulos da dissertação e nas considerações finais por meio dos quais se objetiva investigar, analisar e interpretar o porto pelotense do período cronológico de 1870 a 1940.

No capítulo 1 apresentamos estudos de pesquisadores que investigaram portos e nisso abordamos a respeito de tipologias de portos e os bens portuários ou outras feições físicas que as caracterizam. A partir de estudos de portos elencamos também a questão da relação porto e cidade e da necessidade de discutirmos a respeito da situação contemporânea desse tipo de material arqueológico, ou seja da ausência de uma legislação e de ações que assegurem uma proteção legal aos bens portuários. Além disso, nos tópicos seguintes tratamos de expressar os significados dos preceitos da Arqueologia de Ambientes Aquáticos e de Arqueologia do Capitalismo e como eles atendem como instrumentos para analisar o porto em foco.

No capítulo 2 revelamos nossas escolhas metodológicas. Assim, elucidamos as abordagens da Arqueologia Histórica e da Arqueologia Extensiva que fundamentaram tanto a coleta de dados como a organização, justaposição e alinhamento dos distintos bens portuários. Expomos, ademais, as técnicas que orientaram as atividades de campo de caráter arqueológico. Nos tópicos seguintes do capítulo mostramos os dados secundários, material histórico e estudos acadêmicos (monografias, dissertações e teses), documentos primários, cartográfico e

iconográfico que levantamos no transcorrer do estudo e as perspectivas que obtivemos a partir dos mesmos. A seguir, evidenciamos no texto as atividades que de fato realizamos em campo e os bens redescobertos. O decorrer da apresentação dos bens portuários é intercalado por tópicos que mostram a relação desses bens com o passado.

O capítulo 3 compreende uma narrativa a respeito do porto de Pelotas do período de 1870 a 1940. Nisso abordaremos desde o processo de constituição terrestre e de interface do porto de Pelotas a partir da década de 1870 como, ainda, os distintos elementos emersos que surgiram no transcurso do tempo nas paisagens e espaços portuários, como bondes movidos a burros, bondes elétricos, fábricas, mercado do porto, construção que remete a uma filial da “Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo” e os novos materiais flutuantes, como vapores, chatas e rebocadores e as companhias nacionais e fluviais de navegação.

Findamos a dissertação com as considerações finais mostrando as interpretações alcançadas a partir de dados que nos reportam ao contexto da época e de perspectivas interpretativa de portos. Ademais, elucidamos a situação da gestão de bens portuários e das paisagens portuárias de Pelotas. E, além disso, indicamos novos percursos investigativos de caráter arqueológico possíveis e indispensáveis para conhecermos e reconhecermos os portos pretéritos de Pelotas.

CAPÍTULO 1- PERSPECTIVAS TEÓRICAS: CARACTERIZANDO O PORTO DE PELOTAS A PARTIR DE ALGUNS PRECEITOS ARQUEOLÓGICOS

A concepção de porto como um mero espaço onde embarcações podem aportar, zarpar e procurar abrigo é refutada inclusive em dicionário, no “Michaelis. Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa”, em sua versão digital, são evocadas algumas tipologias de portos como por meio das seguintes expressões e suas respectivas denotações: “Porto aberto: a) porto que não é protegido de ventos e marés; b) V porto franco. [...]”; Porto franco: porto isento de taxas alfandegárias para o comércio exterior [...]”⁶. Contudo, são os pesquisadores da esfera internacional e nacional (BLOT, 2003; DELGADO, 2009; BAVA-DE-CAMARGO, 2009; ROGERS, 2013; NEWMAN, 2013) que se detiveram a investigar portos que nos sugerem e instruem na direção da diversidade de configuração material que as paisagens, zonas portuárias, portos possuíam e das diferentes funções e das motivações sociais que poderiam estar intrincadas a esses portos, bem como nos faz atentar para o contexto geográfico, no qual poderiam estar inseridos, e suas particularidades como dados também relevantes para interpretá-lo.

Deste modo, é imprescindível explicitar que tipo de porto estamos investigando, pois existiram variadas tipologias de portos em diferentes períodos históricos, como houve distintos portos num dado período temporal. Para identificar que porto configura nosso objeto de pesquisa, precisamos primeiro reconhecer outros portos e as ações e os bens portuários que o constituíram e a que concepções eles podem reportar, para num segundo momento relacionar com dados de caráter específico do lugar.

Assim, alguns estudos de pesquisadores que se detiveram a investigar portos e zonas portuárias mostram-se contributivos como instrumentos analíticos para perscrutar as paisagens e espaços portuários de Pelotas em foco, significativamente os que possuem um viés investigativo e interpretativo de caráter arqueológico.

⁶ Porto. *Michaelis*. Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Disponível em: < <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/porto/>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

Ademais, como cada porto e seus bens são conectados a determinados circuitos e dinâmicas aquáticas não podemos deixar de nos valer de conceitos da Arqueologia de Ambientes Aquáticos.

Outros conceitos que embasam nossas escolhas analíticas advêm da Arqueologia do Capitalismo. Nos tópicos seguintes abordaremos a Arqueologia Portuária, a Arqueologia de Ambientes Aquáticos e a Arqueologia do Capitalismo.

1.1 Arqueologia Portuária: uma breve introdução à sua trajetória

A arqueologia portuária, que também instrui o olhar analítico dessa pesquisa, conforme as pesquisas e depreensões do pesquisador de portos Bava- de- Camargo, principia com os estudos correlacionados a

[...] estruturas portuárias [...] [e] o interesse pelos vestígios das civilizações fenícia (púnica, também), grega e romana, tanto no Mediterrâneo quanto em terras mais ao norte, isso a partir da primeira metade do século XIX [...] (BAVA- DE- CAMARGO, 2017, p. 32).

No contexto brasileiro, de acordo também com os seus levantamentos, os estudos direcionados realmente para uma Arqueologia Portuária despontam no vale do Ribeira (SP) com investigações que abrangeram o Porto Grande, o porto da Ribeira, ambos em Iguape (SCATAMACCHIA & DEMARTINI, 1994; RAMBELLI, 1998; SCATAMACCHIA & RAMBELLI, 2001; SCATAMACCHIA, 2003; PRESTES, 2004 apud BAVA-DE-CAMARGO 2017, p. 35- 36).

No estado brasileiro do Rio Grande do Sul foram gerados estudos que contemplaram portos como constituindo espaços de investigação ou/e bens associados à sua dinâmica. Dentre eles estão a dissertação de Rodrigo Torres (2010) que abordou o processo de modernização do porto e da cidade de Rio Grande fundamentado num viés teórico- metodológico da Arqueologia histórica e na concepção que esse processo no século XIX ocorreu com o despontar e a circulação de vapores de longo curso pelo porto da cidade rio- grandina.

Além do estudo de Torres, do âmbito do referido estado, há também a dissertação de Samila Ferreira (2010) que definiu seu objeto de investigação como “a região portuária da cidade de São Lourenço do Sul” (FERREIRA, 2010, p. 15), localizada no município de mesmo nome no estado do RS, e se propôs a evocar “a história de grupos sociais esquecidos e que foram ativos na construção de uma cidade

que hoje já não os lembra” (FERREIRA, 2010, p. 8). Nesse exercício investigativo e reflexivo questiona e discute as narrativas a respeito da história da cidade que desconsidera os aspectos portuários, náuticos dessa história. Em seu estudo, além de dados documentais, utiliza dados provindos de práticas da história oral e de levantamento de materialidades pretéritas associadas ao “espaço urbano- portuário” (FERREIRA, 2010, p. 21) de sua investigação.

Outro estudo produzido de uma cidade gaúcha foi de Marcelo Lazzarotti (2013) que tratou a respeito da “[...] constituição e as transformações por que passou a área portuária da cidade de Porto Alegre do século XVIII a meados do século XIX.” (LAZZAROTTI, 2013, p. 18) e embasado na Arqueologia histórica, urbana e marítima.

1.2 Fundamentos da Arqueologia Portuária: tipologias de portos e elementos portuários

Dentre os estudiosos que abordaram portos em âmbito internacional e que influem com conceitos chaves, há a dissertação de mestrado de Maria Luísa Pinheiro Blot que aborda a temática acerca do despontar de alguns centros urbanos portugueses intrincados à dinâmica portuária. Com base nessa sua proposta, aborda o desenvolvimento de centros urbanos associados ao fato de que estavam em zonas aquáticas ou próximos a portos e classifica os mencionados casos sob a expressão “cidades beneficiárias dos complexos portuários adjacentes” (BLOT, 2003, p. 21). Aponta a importância de nos voltar para as zonas de costa e entender suas transformações (BLOT, 2003).

Nesse exercício de investigação, adota a geomorfologia como um de seus instrumentos teóricos para embasar seu estudo. Delineia, com base em suas leituras, algumas informações atinentes às transformações físicas da paisagem para refletir a respeito de portos de Portugal. A arqueóloga Maria Luísa Blot igualmente evoca as alterações físicas da paisagem tanto emersa como imersa relacionadas às ações de caráter antrópico (BLOT, 2003).

Compõem também sua fundamentação teórica a ideia de que houve distintos portos na Antiguidade quanto a sua funcionalidade como no que se refere a suas características físicas (BLOT, 2003). E apresenta a definição do conceito de complexos portuários como:

os grupos de unidades portuárias que, seja de menor importância, seja com um papel subsidiário, funcionaram como peças activas de uma mesma realidade portuária global existente, ou no curso navegável de um rio, e num estuário, ou nos recortes de um espaço lagunar, ou numa ria, ou "mar interno", ou mesmo em abrigos costeiros operando em simultâneo, bem como alternadamente, num mesmo troço de costa (BLOT, 2003, p. 56).

O arqueólogo Bava de Camargo também discorreu a respeito de tipologias de portos, inclusive também fundamentado em dados de Maria Luísa Blot. Contudo sua proposta de estudo foi outra, ou seja, Bava-de-Camargo (2009) versa em sua tese de doutorado acerca do estabelecimento do capitalismo no baixo Vale do Ribeira (SP) no período compreendido de 1850 a 1950.

Com o intuito de investigar o firmamento e difusão desse sistema econômico aborda a navegação a vapor, as companhias nacionais de navegação a vapor (especificamente, a Companhia Nacional de Navegação a Vapor criada em 1870 e a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro surgida anos depois (RMA, 1900, p.73 apud BAVA-DE- CAMARGO, 2009, p. 32; ALMEIDA, 1952, p. 8 apud BAVA- DE- CAMARGO, 2009, p. 148; GOULARTI FILHO, 2009), como o sistema produtivo e de escoamento de arroz, e, ainda, estruturas emersas e bens portuários como de interface. Além disso, visando gerar análises e interpretações, situa esses elementos materiais no contexto social, econômico e político da época, tanto a âmbito local, como nacional e internacional. Dentre os seus exercícios interpretativos, busca compreender como os diferentes processos de beneficiamento e de escoamento do arroz e os distintos trajetos de navegação acabaram conformando os portos de variados momentos em diferentes maneiras, no que concerne a sua configuração material e de dinâmica de interface (BAVA-DE- CAMARGO, 2009). Além disso, perscruta a relação entre o desenvolvimento da cidade e o circuito aquático.

Intentando delinear os portos sob sua investigação, Paulo Bava- de- Camargo (2009) firma- se nas classificações de porto organizado e porto não organizado para fito de definição e distinção de um modo amplo. Segundo suas explanações, os portos organizados e os não organizados são, respectivamente:

[...] maciças construções iniciadas nas décadas finais do século XIX e que hoje são controlados pela União e/ou administrados pelos estados, [...]. Os portos não organizados são todos os outros que não se encaixam no primeiro grupo, podendo ser portos naturais ou conjunto de trapiches e píeres controlados pelo município ou por particulares, cujas obras são feitas de acordo com os usos [...] De modo geral não estão separados de seu ambiente envoltório [...] (BAVA-DE-CAMARGO, 2009, p. 41).

Em outro de seus textos, pontua que os portos não organizados são também portos de poder, ou seja, nos quais poderia ter havido algum tipo de controle alfandegário (BAVA-DE-CAMARGO, 2017, p. 43).

Todavia, ainda no que concerne a sua tese de doutorado outra perspectiva conceitual adotada por Bava-de-Camargo (2009) é o de uma arqueologia do porto. O supracitado estudioso fundamentando nas definições de Staski (2002) no tocante à Arqueologia urbana, propõe a ideia de que:

[...] há dois tipos possíveis de intervenção arqueológica portuária: pesquisas no porto e do porto. No primeiro caso as prospecções e escavações sistemáticas são realizadas na área do porto visando qualquer tipo de vestígio arqueológico que possa ser encontrado, desde acampamentos pré-coloniais até antigas fazendas. No segundo caso o objeto arqueológico é o próprio porto e suas diversas fases de construção e camadas de ocupação (BAVA-DE-CAMARGO, 2009, p. 61).

Para pensar estas diversas fases de construção do porto, Bava- de- Camargo (2009) considera materialidades distintas, como embarcações e edificações comerciais, para investigar o desenvolvimento dos portos do Baixo Vale do Ribeira.

Bava- de- Camargo também associa os portos que investigou ao processo de modernização, para isso versa a respeito da legislação referente à modernização de portos do Brasil, ou seja, o decreto 1.746 de 1869 e como esse processo em Santos esteve ligado ao surgimento de armazéns, de Companhia privada que administrava o porto, de trilhos próximos ao cais (CAMARGO, 1997; MAXIMINO, 1997 apud BAVA-DE-CAMARGO, 2009, p. 44-45). O supracitado decreto sancionou que o governo contratasse empresas para executar a construção de docas e armazéns nos portos de ordem imperial do Brasil da época⁷.

Além disso, conforme suas explanações, podemos interpretar os sinais de um porto que está se modernizando e ingressando na lógica capitalista “[...] quando as operações portuárias passam a exigir espaços e estruturas especializadas. Os afeiçoamentos já não mais eram suficientes.” (BAVA-DE-CAMARGO, 2009, p. 131).

Rodrigo Torres foi outro estudioso que abordou porto, mais precisamente em sua pesquisa de mestrado e propôs compreender como a modernidade aportou em

⁷ Legislação. Legislação Informatizada- Decreto nº 1.746, de 13 de out. 1869- Publicação Original. Câmara dos Deputados. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1746-13-outubro-1869-552569-publicacaooriginal-69884-pl.html>>. Acesso em: 11 mar. 2019.

Rio Grande no século XIX por meio dos circuitos aquáticos, da ação de uma elite rio-grandina e se fez materializar tanto nas embarcações como no “espaço urbano-portuário rio-grandino” (TORRES, 2010). Compreendemos que a modernidade para Rodrigo Torres (2010) esteve atrelada ao aportar de veleiros e vapores de longo curso no porto de Rio Grande. Na sua discussão teórica apresenta a perspectiva de que o navio de longo curso foi “[...] um poderoso meio de circulação e agenciamento daquelas práticas e símbolos culturais ligados à experiência da modernidade” (TORRES, 2010, 15). A modernidade no porto de Rio Grande se expressou na construção de um cais de pedra entre os anos de 1869 e 1878 (PIMENTEL, 1944, p. 341 apud TORRES, 2010, p. 47), contudo ela principiou na década de 1820 e de 1830 com a construção de um cais de aterro e com a expansão de edificações na cidade (TORRES, 2010). Interpretamos que também, como Bava-de-Camargo, referiu-se a um porto correlacionado à modernização. Entretanto, o embasamento teórico de Torres se resumiu mais a arqueologia histórica da modernidade, ou seja, não montando um arcabouço teórico a partir de estudiosos que investigaram essa tipologia de portos. Porém, também devemos considerar que muitos desses estudos surgiram após o seu estudo e este nos reporta às companhias de navegação, a vapores, dentre outros elementos que nos guiam para tentar caracterizar e entender esse tipo de porto.

O arquiteto José Francisco Bernardino Freitas (2009), como Bava-de-Camargo (2009) e Torres (2010), também nos fornece indícios para reconhecermos como pode ter se caracterizado administrativamente e no concerne a sua configuração física os portos que passaram a despontar no decurso do século XIX. Segundo depreendemos do texto de Freitas, o novo porto da época pode ter relação com “[...] um plano esboçado por Manoel da Cunha Galvão intitulado “Melhoramento de Portos do Brasil”” (FREITAS, 2009, p. 8) datado de 1869 (mesmo ano que o decreto 1.746 de 1869 foi sancionado). Galvão, de acordo com as explicações e transcrição de Freitas, propôs que o Governo realizasse os melhoramentos nos portos por meio de concessões a companhias privadas (GALVÃO, 1869 apud FREITAS, 2009, p. 8). Contudo a intenção da prática de concessão, conforme se depreendeu dos dados apresentados por Freitas, pode ter antecedido o já mencionado plano.

O regime de concessões também se deu em âmbito internacional, conforme revela Richard Newman (2013) no seu artigo que versa a respeito das associações entre as fundações de portos e cidades da Inglaterra investidas num primeiro

momento, no século XVII, por proprietários de terra e num segundo momento, no século XIX, também por corporações de transporte, mormente por companhias ferroviárias. No seu exercício de investigação e análise foca em lugares, como a cidade de Whitehaven, que compõem a parte ocidental do norte da Inglaterra (NEWMAN, 2013). Nesse seu estudo, propõe reconhecer as motivações sociais e econômicas por detrás desses desenvolvimentos de portos e cidades.

No tópico que encaminha para o desfecho do texto de Newman, apresenta as seguintes observações:

[...] The new harbour towns were seen as a means of improving the sustainability and success of the harbour developments, which represented colossal outlays for private investors. The resultant planned towns thus did not exist in a vacuum, they were contextualised by the growth of port facilities, both responding to and enabling increasing maritime trade. Their growth was both assisted by the development of industry and helped to drive industrialisation. Port development, urbanisation and industrialisation became linked processes, with each being fuelled by the others (NEWMAN, 2013, p. 305).

No que concerne às argumentações de Freitas e ao regime de concessões, associa à prática de aterros nos portos às concessões feitas pelo Governo Imperial e faz a seguinte colocação:

[...] fato é que aterros e atividades portuárias sempre andaram lado a lado nas proposições de melhoramento dos portos em nosso país seja no império ou nos primeiros anos de nossa república (FREITAS, 2009, p. 19).

O arqueólogo norte- americano James Delgado considerou em sua investigação, relativamente ao veloz desenvolvimento da zona portuária de São Francisco durante o período compreendido entre 1849-1856, o elemento aterro. Delgado propôs- se a entender a zona portuária de São Francisco da Corrida do Ouro a partir dos seguintes elementos:

wharves, docks, beached ships, waterfront buildings, and their associated assemblages, including stowed cargoes, discarded or lost merchandise, and even the landfill used to reclaim land from the sea (DELGADO, 2009, p. 14).

Quanto ao elemento aterro, Delgado o considera com base em estudos realizados por estudiosos como Cantwell e Wall, 2001 (Delgado, 2009, p. 22-25).

No processo de reconstituir como foi se conformando o porto de São Francisco, também sugere que as embarcações é que tonaram possível o crescimento veloz do porto. Apresenta em seu texto a concepção que o alto custo de materiais de construção, a carência desse tipo de material, como a disponibilidade de embarcações abandonas fizeram com que os comerciantes capitalistas as empregassem no

processo de constituição da zona portuária de São Francisco. Ademais, num grau de explicação mais específica, Delgado argumenta que o desenvolvimento do porto tinha como fito atender a necessidade de espaços que pudessem comportar as mercadorias que chegavam e a outras atividades econômicas, como ainda comportar o maior fluxo de pessoas (DELGADO, 2009, p.52). Dessa maneira, como uma solução rápida e mais econômica, embarcações foram alteradas e utilizadas para diversos fins conforme as necessidades. Dentre eles, cita que foram usadas como “storeships, and [...] hotels, offices, prisons, and a church” (DELGADO, 2009, p. 60). Delgado expressa a ideia de que essa forma de desenvolvimento do porto possivelmente foi baseada em experiências anteriores, como o uso dado por britânicos às embarcações como prisões, e em Cantão e Hong Kong empregadas como armazém de ópio (Delgado, 2009, p. 60).

Em seu estudo, Delgado (2009) reapresenta e revela as referidas possibilidades de elementos tanto para pensar a constituição de uma zona portuária, como os pontua como relevantes para refletir acerca de um viés da arqueologia marítima.

Outro ponto importante do estudo de Delgado é que ele se propõe a contextualizar os elementos e assim expressa: “Staniforth's approach, and my approach here, is to interpret the material culture “in terms of the societies for which they were bound [...]”” (DELGADO, 2009, p. 28). Nessa abordagem sob um viés contextual e que não deixa de ser social também, aborda também as comissões de comerciantes que estavam por detrás da rápida expansão dessa zona portuária. Algumas dessas comissões detiveram armazéns e regiam a dinâmica de circulação, armazenamento e comercialização de mercadorias (DELGADO, 2009, p. 91-110).

No que se refere ao reuso de embarcações, outro estudioso abordar essa questão foi Ben Ford, no corpo de seu artigo, que compõe o 8º volume do “Journal of Maritime Archaeology” (2013), e que versa acerca das embarcações que ganharam, conforme a expressão que o autor adotou com base em Nathan Richards (2008), usos secundários. Quanto a esta conceituação Ben Ford apresenta a seguinte definição: “[...] refers to the modification of an articulated ship structure [...] for a function other than naval combat or the transportation of goods and people.” (FORD, 2013, p. 198). Segundo suas explanações, embarcações têm sido reutilizadas em portos desde “time of Christ” (FORD, 2013, p. 197). Ben Ford argumenta que quando essas embarcações

são abordadas não há geralmente um esforço no sentido de contextualizar essas práticas. Assim, sugere um questionamento e um viés interpretativo perante essa natureza de bens portuários:

Vessels were not reused in all ports or during all periods; consequently, by examining where, when, and how vessels were reused it is possible to understand some of the environmental, social, and economic factors that led to vessel reuse (FORD, 2013, p. 197-198).

Ford pontua ao final de seu texto algumas observações que remetem a conjunturas de quais fatores podem ter feito que certas embarcações recebessem algum tipo de uso secundário. Um dos apontamentos que fez é que embarcações de médio porte, geralmente destinadas a "coastal transportation and shallow harbor or river trade" (FORD, 2013, p. 214), poderiam ter sido reutilizadas por conta de seu fundo plano. A vantagem desse formato é que poderia contribuir para estabilizar a embarcação na vertical e demandar menos escoras para manter ela num dado ponto. Ou seja, a escolha pelo o reuso de uma embarcação poderia ter sido pautada pelo formato do casco, conforme as explicações de Ford (FORD, 2013, p. 214).

Ford também menciona que "The physical and economic environment of the area also played a major role in determining where vessels would be reused. Foremost, there had to be a need for a structure." (FORD, 2013, p. 214). A necessidade podia estar associada ao fato de haver poucas edificações ou para ajudar a superar uma condição natural desfavorável, como um local pantanoso (FORD, 2013, p. 214).

A prática de reuso de embarcações também ocorreu no Brasil com a *presiganga* que, segundo as explicações de Paloma Fonseca, "designava um navio que servia de prisão" (FONSECA, 2016, p. 126). No período de 1808 a 1831 a *Nau Príncipe Real* foi utilizada pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro como uma *presiganga* (FONSECA, 2004, p. 139- 157 apud FONSECA, 2008, p. 78; FONSECA, 2016, p. 126). Essa embarcação ficou "fundeada na baía de Guanabara ao norte da ilha das Cobras" (FONSECA, 2004, p. 139- 157 apud FONSECA, 2008 p. 78). Ainda conforme a historiadora Paloma Fonseca "[...] o navio presídio esteve associado mais fortemente como depósito de condenados a trabalhos forçados pela justiça comum e militar." (FONSECA, 2016, p. 126).

Assim, com base nesses estudiosos vamos nos deter em embarcações, como vapores e a que recebeu um uso secundário, nos trilhos, em edificações emersas e

num cais de aterros e nos agentes que os administraram para investigar e interpretar o porto de Pelotas.

1.2.1 Arqueologia Portuária: portos e cidades

Nos estudos que versam sobre cidades portuárias e portos é notável que houve relações entre o desenvolvimento de portos e cidades. Vejamos alguns estudos que explicitam essa relação.

A arqueóloga Maria Luísa Blot (2003), como vimos no item acima, perscruta essa relação ao identificar o surgimento de certas aglomerações humanas próximas a espaços portuários de Portugal. Sobre essas relações, Maria Luísa Blot menciona em uma passagem de seu texto a seguinte perspectiva:

Interessante é também verificar que a localização de grande parte dos centros urbanos portugueses coincide com estuários ou com cursos fluviais. A relação entre a implantação das cidades e o acesso às vias aquáticas é estreita. Como refere S. Daveau, as posições geográficas mais características das cidades portuguesas correspondem ao fundo dos estuários, locais mais fáceis de transpor [...] (Daveau, 1995, p. 177) (Blot, 2003, p. 34).

No contexto brasileiro, Bava- de- Camargo (2009) identificou e argumentou que houve uma associação entre os fluxos aquáticos, os vapores e companhias de Navegação a Vapor Brasileiras com as modificações das feições urbanas de Cananéia. Podemos visualizar essa sua colocação a partir do seguinte excerto de seu texto de doutoramento:

Multiplicaram- se e se racionalizaram as linhas [de navegação], o que também coincide com a instalação da fábrica de Barris e a consolidação das casas comerciais em atividade na década de 1920. Também ocorre um novo período de modernização das estruturas urbana- iluminação elétrica (1927), nova rede de distribuição de água- e portuária- cais de saneamento da Beira Mar e porto do Bacharel-, com o que pode ter motivado um desenvolvimento das atividades econômicas na cidade (BAVA- DE- CAMARGO, 2009, p. 158).

Outros pesquisadores também exploraram uma relação entre essas distintas paisagens e espaços, como Torres (2010) que analisou uma modernização que se estendeu pelo porto e a cidade de Rio Grande no século XIX.

No presente estudo acaba-se evidenciando essa relação do porto e da cidade e também com os cursos aquáticos, num primeiro momento a partir do bonde movido a animais e depois do bonde elétrico e de um espaço portuário, a praça Domingos Rodrigues e seus arredores, de caráter público e privado, pois houve uma parte do

cais da praça que foi administrado por uma empresa privada a *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas*, ainda que de uma forma não totalmente autônoma, porque suas decisões dependiam de uma tramitação pela Câmara Municipal de Pelotas e de anuência do Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, e outra parte do porto que foi gerida pelo município nas últimas décadas também do século XIX. Os trilhos do bonde a tração animal se estendiam no sentido da praça Domingos Rodrigues, assim as pessoas que desembarcavam das embarcações poderiam tomar um bonde puxado a animais no porto no sentido da cidade; e poderia ocorrer o oposto, ou seja, uma pessoa que estivesse na cidade poderia embarcar num bonde em direção aos cais da praça e a partir desse ponto embarcar numa embarcação no sentido de outros cais e portos⁸. No princípio do século XX o bonde elétrico continuou estimulando essa dinâmica portuária numa praça que nesse momento passou a apresentar em seus arredores um cais de escada e de trapiches. Assim, interpretamos que o porto modernizado estimulou o contato com a cidade e a cidade com o porto e outros portos.

1.2.2 Arqueologia social de portos

A arqueologia social para distintos portos se apresenta como um instrumento analítico para investigá-los e nos evidencia a relevância de considerarmos as especificidades dos contextos locais no processo interpretativo dos mesmos. Adam Rogers explanou acerca da potencialidade desse viés teórico com as seguintes palavras: "A social archaeology of ports and harbours allows us to development more critical perspectives of the archaeological material and place it within its wider social and historical context." (ROGERS, 2013, p. 182).

Rogers pontua a perspectiva de que "Social approaches to port and harbour archaeology are important because ports and harbours have played roles in many major historical events but they were also integral parts of everyday life" (ROGERS, 2013, p. 182). Nisso Rogers elucida que os distintos portos estiveram conectados a muitos acontecimentos históricos relevantes e atrelados a vida cotidiana. Ele argumenta de uma forma crítica que comumente temas econômicos e tecnológicos

⁸ Consultem a monografia de Camila Fabiane da Silveira (2014) que apresenta dados que revelam essa dinâmica aquática.

têm orientado as abordagens e perspectivas interpretativas nos estudos de portos (ROGERS, 2013).

No seu texto também apresenta as diferentes maneiras por meio das quais se pode explorar uma perspectiva social para portos, Rogers alude que um dos assuntos que pode ser abordado na "[...] social archaeology of ports and harbours concerns the analysis of the installations themselves (cf. Rogers 2011)." (ROGERS, 2013, p. 184). Rogers menciona que comumente esses trabalhos adotam uma perspectiva econômica para explicar as modificações tecnológicas de um porto. Para além dessa perspectiva, Rogers coloca que

is possible to undertake social analyses of ports and harbours, considering the identities, motives and experiences of those that initiated the work, were involved in the construction activities or involved in the use and development of the 'natural' ports (ROGERS, 2013, p. 185).

Um outra forma de trabalhar uma perspectiva da arqueologia social no estudo de portos é abordar as distintas atividades que ocorriam neles. Segundo o que expõe Rogers, "In some cases the development of new forms of port and harbour installations could lead to changes in the way in which waterfront activities were organised." (ROGERS, 2013, p. 187). Ele também entende que essa dinâmica de atividades "connected with port and harbours also formed part of the broader social conditions and changes of the period". (ROGERS, 2013, p. 188).

1.2.3 A Arqueologia Portuária: os bens portuários contemporâneos e a carência de uma gestão patrimonial

Investigar uma paisagem e espaço portuário a partir de uma perspectiva arqueológica exige uma postura crítica também em relação ao presente e ao futuro dessas paisagens e dos bens portuários e náuticos que elas possuem. Identificamos uma discussão patrimonial em dois estudos que versam sobre portos. Bava- de-Camargo em sua tese adentrou na problemática legislativa. O capítulo que encerra sua tese de doutorado traça e apresenta uma discussão crítica de o que é visto como caracterizando o patrimônio histórico (BAVA- DE- CAMARGO, 2009). Nisso, Bava de Camargo (2009) aponta que as medidas preservacionistas não levam em consideração os bens portuários ou elementos associados a dinâmica portuária, como

os ambientes afeiçoados e áreas que não apresentam vestígios superficiais, mas que constam em algum suporte documental, como no caso identificado por ele em material cartográfico, e revela seu potencial arqueológico. Esses vestígios portuários tanto na superfície, como sob a superfície e imersos possuem o potencial de nos informar acerca dos processos de desenvolvimento do espaço urbano e da dinâmica de atividades marítimas, aquáticas (conforme podemos depreender a partir do estudo de BAVA- DE- CAMARGO, 2009).

Outro estudo que se detém nesse assunto, inclusive tendo caracterizado como o norte de sua pesquisa, é o texto dissertativo de Samila Pereira Ferreira (2010) intitulado “Políticas da memória, políticas do esquecimento: um estudo sobre a antiga zona portuária de São Lourenço do Sul” e que apresenta a proposta de questionar também a definição de patrimônio (FERREIRA, 2010). Samila Ferreira (2010) aborda o porto de São Lourenço do Sul do período histórico de 1884 a 1960 para discorrer sobre a relevância das atividades portuárias, como náuticas e comerciais na conformação de São Lourenço do Sul. Sua questão basilar é em torno dos “processos contemporâneos de construção da memória.” (FERREIRA, 2010, p. 16). Nisso, discute acerca de uma narrativa construída em torno da entrada de “imigrantes alemães-pomeranos”, que constituiu a cidade, mas negligencia outras facetas coexistente dessa história. Ela aponta sobre a relevância das atividades portuárias, atreladas também às memórias de moradores, e que conformam também a história do lugar. E, ainda, menciona uma política patrimonialista que não considera outros bens que evocam outras atividades para se pensar a história (FERREIRA, 2010).

Discorrer a respeito de bens portuários no contexto contemporâneo acaba nos conduzindo para tecer considerações, ainda mesmo que superficiais, acerca da situação dos mesmos, porque se adere a perspectiva de quem investiga uma tipologia de porto correlato ao período histórico acaba abordando questões políticas e necessita se posicionar.

1.3 Arqueologia de Ambientes Aquáticos: conceituação, trajetória nacional e relação com a investigação de portos

A Arqueologia de Ambientes Aquáticos de acordo com as ponderações do arqueólogo Bava-de-Camargo (2017, p. 31) “[...] envolve o estudo da cultura material

relacionada à interação do ser humano com o ambiente aquático.” A supracitada arqueologia já havia sido evocada por Maria Luísa Blot para o contexto de Portugal com outra terminologia, ou seja, de "Arqueologia do Meio Aquático" e que intenta "[...] analisa a interacção do homem com o mar, com os lagos e os rios, através de manifestações materiais [...]" (BLOT, 2003, p. 28). Esse conceito se justifica por reconhecer a potencialidade de estar trabalhando com outro fluxo aquático, que não apenas o marítimo, e com sítios e suas associadas materialidades que não necessariamente estejam depositadas no leito de uma lagoa ou rio, ou seja podem ser bens situados em porções emersas e estavam ou poderiam estar atrelados a uma dinâmica aquática. Leandro Duran (2008, p.93-94) em sua tese de doutorado versou a respeito de materialidades que estão num meio terrestre, as estradas reais, que podem evocar as relações entre as pessoas e o mar ainda que não estejam em meio marítimo e assim este estudioso apresenta a perspectiva de que não é o âmbito no qual está um estrutura ou edificação que determina se teve ou não uma imbricação com o mar (Leandro Duran, 2008, p. 92-94 baseado em Paul Fontenoy, 1998 e Jonathan Adams, 2002), argumento que podemos estender ao estudo de materialidades correlacionadas aos distintos ambientes aquáticos. Além disso, Bava-de- Camargo (2009) estudou o surgimento de edificações comerciais em correlação com a dinâmica aquática.

A arqueologia de Ambientes Aquáticos, que embasa também nossas escolhas teóricas, abarca outros subcampos como das arqueologias subaquática, marítima e naval (DURAN, 2012, p. 12). O arqueólogo pioneiro da arqueologia subaquática foi o norte- americano George Bass (DURAN, 2008). Nesta arqueologia se realiza intervenções em distintos leitos aquáticos e se emprega um instrumental metodológico- técnico específico para a realização de intervenções em sítios de depósito, sítios submersos (RAMBELLI, 2003; DURAN, 2008).

No que concerne a arqueologia marítima o britânico Keith Muckelroy foi o primeiro a delinear uma definição para esse conceito. Segundo suas explanações, essa arqueologia é “the scientific study of the material remains of man and his activities on the sea’.” (MUCKELROY, 1978, p. 4). Muckelroy considerava os vestígios sobre a terra ou às margens das águas com pouco potencial informativo a respeito “aspects of maritime culture” (MUCKELROY, 1978, p. 4-10). Contudo, no decorrer do tempo foram sendo traçadas outras explicações e perspectivas para esse conceito

(DURAN, 2012). Entre algumas perspectivas, Leandro Duran, baseado num arcabouço teórico, pontua que neste subcampo se estuda distintos artefatos, que se encontram depositados no mar ou localizados em porções emersas e que possibilitam entender as distintas relações entre as pessoas e o mar (DURAN, 2008, 92- 94).

Além da arqueologia marítima, Keith Muckelroy apresentou uma perspectiva conceitual referente à arqueologia naval “which [...] here taken to mean the specialised study of maritime technology- in other words, ships, boats, and other craft, together with the ancilliary equipment necessary to operate them.” (MUCKELROY, 1978, p. 4). O presente estudo abarca também à arqueologia naval por se deter também na arquitetura naval do período industrial e a sociedade e nova dinâmica portuária que ela expressou.

A arqueologia portuária foi indicada por Bava- de- Carmargo como também pertencente ao subcampo da Arqueologia de Ambientes Aquáticos, a primeira, segundo Bava-de-Camargo (2017, p. 288), é abordada dentro do aludido subcampo, que pode estar correlacionada também ou/e a um curso de água fluvial e/ou lagunar, como o porto sob estudo nessa dissertação caracteriza- se como um porto fluvial.

No contexto brasileiro as ações para inserção e reconhecimento de uma arqueologia voltada para as águas despontou com o projeto de mestrado intitulado “A Arqueologia Subaquática e sua Aplicação à Arqueologia Brasileira: o exemplo do Baixo Vale do Ribeira de Iguape”, na década de 1990, de Gilson Rambelli, sob orientação da Dra. Maria Cristina Mineiro Scatamacchia do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo (MAE- USP) que, por sua vez, fez parte do “Projeto Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira” da referida professora (RAMBELLI, 1998) .

Rambelli (2003) em sua tese de doutorado desenvolveu um estudo correlacionado a outro projeto intitulado “Arqueologia Subaquática do Baixo Vale do Ribeira- SP”. Esse foi um desdobramento do projeto intitulado “Programa Arqueológico do Baixo Vale do Ribeira” e sob a coordenação da professora Dr. Scatamacchia. Esses estudos da esfera da pós- graduação, a grau de formação de mestrado e doutorado, conforme se depreendeu das colocações de Rambelli, discutem a relevância de uma Arqueologia Subaquática e, além disso, traz a identificação de sítios atrelados à dinâmica aquática e fomentam a necessidade premente de valorização e preservação dos mesmos no contexto nacional

(RAMBELLI, 1998; RAMBELLI, 2003). Nesse contexto de estudos, as ações de intervenção subaquática passaram a ganhar um trato científico a partir desse momento (DURAN, 2017, p. 147).

No que concerne a esses primeiros estudos, com base no enunciado de Rambelli, contribuíram para o desenvolvimento de outras concepções quanto ao universo material e aquático possível de investigações arqueológicas, ou seja, conforme o próprio expressar de Rambelli:

[...] Sites then chosen for study- a harbour (Porto Grande de Iguape) and a native/European interethnic site (Toca do Bugio)- broke the traditional specifications of shipwreck sites and opened up a new universe of maritime research that aims to extend archaeological investigations to different water environments. This research programme seeks the comprehension of land-water dynamics, and vice versa, in the period of the European occupation of São Paulo's southern coast (Vale do Ribeira) (RAMBELLI, 2005, p. 580).

No decorrer do tempo outros estudiosos realizaram outras investigações, que Rambelli parece se remeter também no trecho transcrito acima, correlacionados a essa perspectiva da arqueologia, nesse mesmo âmbito institucional acadêmico e igualmente sob a orientação da anteriormente aludida professora doutora e também abrangendo o Baixo Vale do Ribeira (SP). Além dos já mencionados estudos acadêmicos de Rambelli, há a dissertação de Bava-de-Camargo 2002, de Calippo, 2004, de Guimarães, 2009 e a teses de doutorado de Demartine 2004, Duran 2008, Bava-de-Camargo, 2009 (alguns desses estudos foram citados na tese de Duran 2008, p. 18 e na tese de Bava- de- Camargo, 2009; p. 69). Assim, depreendemos que esse pioneirismo foi gerado no âmbito acadêmico da Universidade de São Paulo (USP).

Dentro do panorama de investigações e textos acadêmicos de caráter inovador do contexto institucional da USP, a tese de doutorado de Bava de Camargo (2009) ao versar a respeito das configurações de portos de Cananéia e distintos fluxos aquáticos nos sugere caminhos para investigar a constituição física e social de um porto, considerando as associações com as dinâmicas aquáticas.

Como o objeto de pesquisa compreende o porto de Pelotas, delimitado desde o Clube Natação e Regatas Pelotense até o Clube Náutico Gaúcho e entorno, e seus bens portuários, como tipologias de embarcações, trapiches; e bens correlatos indiretamente à dinâmica portuária como bondes, carros movidos a muires, fábricas, necessitamos nos reportar também a uma Arqueologia de Ambientes Aquáticos. Pois

devemos ter em vista que essa paisagem portuária possivelmente foi configurada em conexão também com a dinâmica de circulação aquática, que era almejada. E devemos considerar que o despontar de novas tipologias de embarcações também devem ter influenciado a constituição de uma nova paisagem de antanho (lançamos essas hipóteses).

1.4 Arqueologia do Capitalismo: conceitos e sua relação com o estudo de portos

Johnson ao discorrer sobre o capitalismo expõe que "[...] definitions of capitalism are problematic, since from different perspectives different features are core and necessary, or peripheral and contingent" (JOHNSON, 1996, p. 9). Mas sugere que podemos reconhecer alguns traços comuns associados ao capitalismo como a padronização da paisagem e da cultura material como uma disciplinarização do espaço de trabalho (JOHNSON, 1996, p. 203).

Orser (1996) ao tratar acerca do capitalismo também adentra nas complexidades relacionadas. Um dos motivos é porque “was not static, for it wore many different faces in the past.” (ORSER, 1996, p. 72). Interpretou-se dessa sua observação, e dos dados que trouxe em seu texto, que para entender como o capitalismo foi negociado, por exemplo, em determinado lugar e período é necessário entender o contexto histórico e suas complexidades (ORSER, 1996).

Orser explana sobre o capitalismo com as seguintes palavras:

We must first recognize that capitalism is foremost “an economic system in which those who provide the capital control the production of goods” (Curtin 1990:47). Though “capital” usually refers to money, the term also includes tools, machinery, fields, mills, factories, and everything else needed for production. These necessary things are owned by specific men and women—the “capitalists”. One important hallmark of capitalism is that the men, women, and children who actually perform the work for the capitalists sell their labor as if it were a commodity. The capitalist does not need to coerce the people to work because the economic conditions are such that the men and women must sell their labor in order to survive (ORSER, 1996, p. 72).

O capitalismo na arqueologia histórica pode ser estudado através de distintas materialidades, como por meio da arquitetura de casas (JOHNSON, 1993 apud ORSER, 1996, p.77). Bava de Camargo (2009) fez este exercício em sua tese de

doutorado a partir da produção de arroz, de algumas companhias de navegação, dos circuitos aquáticos de navegação e de edificações no porto da Planície de Cananéia.

Para interpretar os elementos e as transformações da paisagem portuária em foco nesse estudo, afigura ser relevante considerar a lógica capitalista atrelada a esse processo que, por sua vez, foi intrincada à industrialização. Essa se manifestou nas tecnologias e na gestão dos circuitos aquáticos, do porto e de alguns de seus elementos.

Bava de Camargo apresenta a perspectiva, em outro estudo que desenvolveu, de que por meio do estudo de paisagens portuárias podemos obter compreensões acerca de como se deu o processo de estabelecimento do capitalismo e, ademais, como ele fomentou novas formas de relações sociais na interface e nas águas (BAVA-DE-CAMARGO, 2017, p. 45-46).

Ademais em outro estudo aponta que devemos estar atentos no sentido de que as estruturas, as edificações associadas ao capitalismo estão dispersas por um amplo espaço configurando paisagens e que esses elementos podem estar ainda em uso (BAVA-DE-CAMARGO, 2017, p. 37).

Assim, esse estudioso de portos nos fornece subsídios para pensar o processo de capitalismo atrelado à constituição e dinâmica de um porto, como os bens para investigar.

Síntese e discussão: o potencial das arqueologias portuárias, de Ambientes Aquáticos e do Capitalismo para investigar e interpretar portos pretéritos e contemporâneos

Primeiramente, devemos deixar explícito ao leitor que nossa proposta interpretativa, expressa também no título desta dissertação, advém do conceito de Arqueologia do Porto e da definição de Bava-de-Camargo, ou seja, conforme explicitado anteriormente, mediante um excerto do texto desse pesquisador, a ideia de prospectar e escavar as distintas camadas arqueológicas de um porto visando interpretar uma questão portuária. No caso dessa pesquisa, como veremos no próximo capítulo esse exercício foi feito por meio de atividade de campo de

prospecção arqueológico de superfície e de uma prospecção investigativa em materiais iconográficos e documentais.

A partir de estudos que versam sobre portos, a maior parte dele é de caráter arqueológico, visamos instruir o olhar também para quais bens portuários estiveram correlacionados ao processo de constituição de um porto que remete a concepção de porto modernizado e não organizado. Dentre os elementos reconhecemos os seguintes: o aterro, os trilhos, os armazéns. Dentre os agentes que constituíram esses portos estiveram as companhias privadas, uma elite local, além de uma administração municipal.

Adere-se também a perspectiva de que essa tipologia de porto evocada esteve atrelada à cidade pela sua dinâmica portuária e aquática. Contudo, não nos detemos na questão do seu desenvolvimento conectado à cidade.

A partir também de estudos que se detiveram em portos percebemos duas necessidades para interpretá-los: uma delas é considerar o contexto social da época e a segunda é nos voltar para o porto do presente com um olhar crítico. Disso advém a necessidade de apontar para ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e órgãos gestores de portos os bens pretéritos e o valor arqueológico desses e de suas áreas.

Quanto à Arqueologia de Ambientes Aquáticos ela nos indica que devemos buscar interpretar quais e como determinados bens estiveram relacionados a uma dinâmica portuária e aquática. Além disso, ela nos sugere a olhar para os cursos aquáticos e os considerar nas investigações e perspectivas interpretativas de ordem arqueológica e portuária. Essa arqueologia nos diz que um porto está para além de suas terras, porém que engloba bens de interface e flutuantes, as águas adjacentes a um porto e outras distantes, bem como outros portos. Em suma, essa arqueologia nos direciona o olhar para os distintos cursos de água que poderiam estar intricados a uma dinâmica portuária e nos faz mirar os cais, seus elementos e suas transformações. E, ademais, o que vemos como muito relevante, ela nos informa que podemos realizar uma arqueologia de um porto fluvial ou lagunar e mostrar sua relevância dentro de um “complexo portuário” (BLOT, 2001) interior ou de longo curso (que abrange portos mais distantes, mar ou oceano afora).

E, por fim, quanto ao que concerne à Arqueologia do Capitalismo, a adotamos, porque interpretamos que a constituição do porto modernizado esteve atrelado ao processo da industrialização e do capitalismo. Isso se revelou na constituição dos cais, nos materiais flutuantes e na inserção de bens emersos. Contudo com base nas ideias empregadas, o capitalismo se manifestou de distintas formas e assim devemos aplicar esse raciocínio aos portos. Com base nisso, vamos mostrar como isso se revelou no processo de constituição material do porto de Pelotas.

A última observação a fazer em relação a todas essas arqueologias supracitadas, é que as mesmas pautaram as práticas investigativas para a coleta de dados, ou seja, elas fundamentaram as escolhas de onde buscar dados, como na linha de interface e em meio as águas, e o que coletar dentre os e nos materiais documentais, ou seja, a caráter de exemplificação, plantas que evidenciam bens portuários de interface e extrair de documentos informações sobre seus bens emersos, de interface, flutuantes e as diferentes companhias e agentes por detrás. Ainda, nos evidenciou que deveríamos estar atento a bens náuticos reutilizados. No entanto, as práticas investigativas, além disso, foram baseadas em escolhas metodológicas, assim passemos ao capítulo seguinte para apresentá-las como para evidenciar, de maneira mais detalhada, as ações de pesquisa e os seus resultados.

CAPÍTULO 2- O EMBASAMENTO METODOLÓGICO, AS TÉCNICAS E AS PRÁTICAS PARA INVESTIGAR O PORTO PRETÉRITO E CONTEMPORÂNEO E SEUS RESPECTIVOS RESULTADOS

No presente capítulo pretendemos apresentar as escolhas de cunho metodológico e as técnicas que fundamentaram as práticas para investigar o porto de Pelotas. Além disso, vamos evidenciar como de fato as ações foram realizadas em campo e seus resultados.

2.1. As escolhas metodológicas: os dados e as abordagens

Alguns estudiosos que abordaram portos argumentaram ou deixaram nas entrelinhas que para se realizar uma investigação de algum porto histórico necessita-se transitar entre diferentes disciplinas (GERTWAGEN, 2000; BLOT, 2003). Desta forma, com base nessa perspectiva como no fato de alguns desses estudiosos terem feito uso de dados diversos para gerarem suas interpretações (BLOT, 2003; DELGADO 2009; BAVA- de- CAMARGO, 2009) reconhece-se a potencialidade do emprego de distintas fontes de dados e adere-se à arqueologia histórica e extensiva, que vão ao encontro também dessa abordagem.

A Arqueologia Histórica se adequa, porque, além dela se remeter a um período colonial e a um “passado recente” (ORSER, 1992, p. 23- 28), possibilita utilizarmos distintas fontes documentais e materiais nas investigações. Dentre os suportes de informação, podemos utilizar as materialidades arqueológicas, as fontes documentais, dados provindos de informações orais, material iconográfico e cartográfico (ORSER, 1992). Os registros documentais podem ser materiais escritos de fonte primária e secundária. A primeira concerne a informações produzidas por quem vivenciou um dado acontecimento, enquanto a última atina à informação apresentada por uma pessoa que não presenciou uma dada situação, como os textos tecidos por historiadores (ORSER, 1992, p. 40-41).

Além de dispormos de distintas fontes, na Arqueologia Histórica podemos adotar uma abordagem comparativa entre os distintos dados com o fito de identificarmos novas informações e gerarmos novas interpretações arqueológicas.

Essa abordagem foi apresentada por Barbara Voss ao propor um método de avaliação de documentos, como textos e imagens, sob o conceito de 'representação' e utilizando o caso da arquitetura de presídios espanhóis do período colonial, esses "Presidios were Spanish-colonial frontier military settlements [...]" (VOSS, 2007, p. 147), e suas plantas para fim de exemplificação. Nisso cotejou os dados providos de escavações arqueológicas com plantas de "Joseph de Urrutia", "[...] that were produced from 1766 to 1768 during a systematic inspection of Spain's colonial defenses in the Internal Provinces of New Spain" (2007, p. 147), e vistas sob o ângulo de uma representação de cunho histórico. Conforme explanou, esse exercício proporcionou descobrir informações não contidas nas plantas e observar essas sob um viés crítico (VOSS, 2007).

A Arqueologia Extensiva se aproxima metodologicamente da Arqueologia Histórica. Na Arqueologia Extensiva se emprega igualmente distintas fontes de informação para se localizar e interpretar um sítio arqueológico e as suas materialidades (BARCELÓ, 1988). Barceló a caracteriza do seguinte modo:

[...] implica la movilización de toda la información, incluida la escrita, para identificar, relacionar y entender todas las trazas de los asentamientos desaparecidos y de los entornos por ellos producidos, también desaparecidos. (BARCELÓ, 1988, p. 195).

Quanto à gama de técnicas e dados que configura a supracitada arqueologia, o referido estudioso explana que: "Incluso cierta documentación es susceptible de ser utilizada regresivamente; es decir, aprovechar su información, cronológicamente posterior, para reconstruir los espacios sociales anteriores." (BARCELÓ, 1988, p. 195)

Na arqueologia da paisagem, que tem seus métodos associados também a extensiva (BARCELÓ, 1988, p. 195), aborda-se uma perspectiva diacrônica (BARKER, 1986, p. 8). Conforme se interpretou do texto de Enric Rodríguez e Sergio Castell (2008) uma perspectiva diacrônica pode ser adotada para identificar, sistematizar e interpretar informações atinentes a distintas paisagens, os mencionados autores adotaram essa perspectiva com o fim de entender "els paisatges històrics de les hortes mediterrànies" (RODRÍGUEZ; CASTELL, 2008, p. 122). Nessa abordagem, conforme se depreendeu do aludido estudo, consideram-se dados referentes a um longo tempo, ou seja, que sejam relacionados também à paisagem contemporânea (RODRÍGUEZ; CASTELL, 2008). Os autores nos revelam também que por meio dessa metodologia podemos instruir o olhar para sermos capazes de

identificar e interpretar o que ficou de uma paisagem de outrora, de determinada(s) época(s), em uma paisagem contemporânea, seja seus resquícios materiais ou marcas antropizadas na mesma e, inclusive, servir para reconhecer seu potencial histórico (RODRÍGUEZ; CASTELL, 2008, p. 102 e 110). Deste modo, a supracitada metodologia evidencia também sua capacidade instrutiva e analítica no reconhecimento de distintas paisagens portuárias e inclusive na identificação de sítios arqueológicos de caráter portuário.

Em suma nesse estudo adota-se tanto uma perspectiva comparativa como diacrônica para atingirmos depreensões acerca do espaço portuário de Pelotas do período de 1870 a 1940. Em razão de que reconhecemos o potencial de ambas abordagens para alcançarmos novas interpretações arqueológicas de um porto.

2.2 Fundamentos técnicos da investigação: a prospecção arqueológica do porto

Optamos por realizar um levantamento arqueológico de superfície, pois reconhecemos o potencial informativo dessa técnica investigativa para nossos propósitos. Ademais, essa técnica está associada também à Arqueologia Extensiva (BAZZANA; GARRIGOS, 1992; CUELLO, 2005, p. 5). Bazzana e Garribos mencionaram a seguinte observação a respeito dessa arqueologia: "[...] predomina la prospección sobre la excavación." (BAZZANA; GARRIGOS, 1992, p. 164).

Primeiramente, faz-se necessário explicitar quais as práticas caracterizaram esse tipo de levantamento. O levantamento arqueológico de superfície de cunho sistemático é um tipo de prospecção arqueológica realizada percorrendo "a pie de cada zona del área" (RENFREW; BAHN, 2007, p. 72). O foco de atenção é voltado para aquelas zonas que a probabilidade de se encontrar vestígios materiais seja mais significativa (RENFREW; BAHN, 2007, p. 72). Na prospecção foi adotada a técnica do caminhamento, evocada na literatura arqueológica de ordem internacional como *field-walking* e *pedestrian survey* (ROSKAMS, 2001, p. 46; BANNING, 2002, p. 40). Em linhas gerais, consiste em percorrer a pé e mediante um olhar investigativo uma área sob estudo visando identificar as estruturas e vestígios ou/ e marcas que estejam na superfície terrestre e remetam à presença humana e aos nossos propósitos arqueológicos (ROSKAMS, 2001 p. 46; BANNING, 2002, p. 39-40; DURAN, 2008, p.

118). Essa técnica se mostra relevante, porque também é empregada para a identificação de sítios arqueológicos (ROSKAMS, 2001, p. 42).

Nesse tipo de levantamento arqueológico há algumas formas de se gerar registros dos materiais encontrados como da própria atividade de campo, uma delas é por meio de registros fotográficos, do registro de coordenadas mediante o uso do GPS, como a partir da confecção manual de croqui, técnicas que foram empregadas no campo (as duas primeiras aludidas práticas também foram adotadas por Bava-de Camargo (2009, p. 71-72) na etapa de campo do estudo que desenvolveu).

No concerne a característica informativa dessa técnica de campo arqueológico, Holdaway expõe os seguintes argumentos:

Archaeological excavation takes time, and while it provides a great deal of information about the nature of past activities, it provides only indirect information on how these activities were distributed across space. Surface materials, on the other hand, are quicker to record not because the recording is any less detailed but because the material to be recorded is immediately visible. For a given set of resources, many more surface locations can be recorded and their contents analyzed. [...] (HOLDAWAY, 2015, 27).

Assim, esse tipo de técnica adotada em campo, possibilita entender melhor o espaço e identificar seus elementos que atendam aos propósitos de uma dada pesquisa.

Além disso, esta técnica de levantamento em conjunção com a perspectiva investigativa e analítica de portos de Bava de Camargo faz nos ater a bens que continuam em uso ou com outros usos, porém remetem aos tempos de nossos assuntos e questões científicas. A saber, Bava de Camargo assim discorreu quanto a esse exercício arqueológico:

[...] há que se observar o mundo vivido pelo pesquisador e quais são as estruturas que estão em uso; num segundo momento, deve-se tentar entender se as mesmas possuem raízes mais antigas, se foram concebidas dentro da lógica da modernização portuária da segunda metade do século XIX e primeira do século XX (BAVA de CAMARGO, 2006b), ou se são absolutamente novas. Só a partir disso é que poderíamos chegar aos portos mais antigos, imperiais ou coloniais (BAVA- de- CAMARGO, 2009, p. 19).

2.3 O levantamento de dados portuários a partir de registros escritos, iconográficos e cartográficos

Os dados secundários

A coleta de dados de caráter secundário ocorreu em distintos momentos da pesquisa, ou seja, antes de se realizar o campo arqueológico, ao longo deste e inclusive no decorrer da tecitura da dissertação. Também em distintas etapas do estudo pesquisamos distintas perspectivas conceituais e de abordagem para perscrutar e interpretar um porto.

Com o primeiro levantamento de dados a partir de variadas fontes, objetivou-se identificar materialmente que tipologia de porto foi a que passou a ser configurada a partir da década de 1870 em Pelotas. Para isso, levantamos informações que abrangessem as áreas portuárias de Pelotas referentes a distintos tempos.

Assim, começou-se a pesquisar livros de caráter secundário, livros historiográficos que discorrem sobre a história de Pelotas, como os textos de Gutierrez (2001) e Arriada (1994). O livro de Estér Gutierrez, que adveio de sua pesquisa de mestrado, aborda a história de Pelotas a partir do despontar e dispersão de charqueadas pelo atual município de Pelotas e às margens de seus cursos de água, ou seja, do Arroio Pelotas, do Canal São Gonçalo e do Arroio Santa Bárbara. Gutierrez deteve-se na constituição, organização e funcionamento da “produção do charque” (GUTIERREZ, 2001). Ao discorrer sobre as charqueadas menciona que houve trapiches particulares dentro de áreas correspondentes às charqueadas, contudo não nos informa como os mesmos se caracterizaram materialmente.

No que se refere ao livro de Eduardo Arriada, o mesmo também foi embasado em sua investigação que realizou no mestrado. No texto do livro Arriada (1994) se propôs a abordar o desenvolvimento urbano de Pelotas e sob as hipóteses de que ele foi motivado por questões econômicas e que isso foi possível pelo acúmulo de capital advindo da produção das charqueadas. O período cronológico que abarca é desde o estabelecimento das primeiras charqueadas até o ano de 1835.

Igualmente foi feito um levantamento de estudos acadêmicos (monografias, dissertações e teses) que abrangem a área à volta da praça Domingos Rodrigues e seus arredores ou/e seus elementos correlacionados à dinâmica portuária.

Dentre as monografias consultadas e que versam sobre algum assunto relacionado ao porto de Pelotas, estão a de Jordana Alves Pieper (2013) que aborda as transformações do trabalho portuário, precisamente da estiva (1940- 1942) que

ocorreu também com a instalação do porto organizado e o processo de desativação dos trapiches. Sua proposta investigativa possui relevância e inclusive por abordar o processo de desativação dos trapiches, todavia o texto pouco nos informa sobre esses trapiches, além do nome de uma das firmas que administrava um deles e o nome desse trapiche, este foi apresentado por meio de documentação. Outro estudo que discorre sobre o porto é o texto monográfico de Camila Fabiane da Silveira (2014), já apresentado na introdução da dissertação.

A grau acadêmico também de graduação, situamos outro estudo que não discorre especificamente sobre uma questão portuária, mas abarca um elemento que estava correlacionado ao porto sob foco. Assim, situamos a monografia de Maria Cristina Gonçalves Wittmann (2006) que aborda os bondes que circulavam pela cidade de Pelotas e busca, por meio da reconstituição da história desses meios de condução, elucidar a relevância da preservação dos vestígios materiais associados a eles, ou seja dos trilhos.

Acessou-se também o trabalho de caráter de conclusão de curso de Carolina Machado Alves (2018) no qual analisa algumas edificações entre as ruas Dona Mariana, Conde de Porto Alegre e Benjamin Constant sob uma perspectiva arquitetônica, histórica e patrimonialista. No seu estudo propõe uma “intervenção arquitetônica” no conjunto de edificações, situado entre as aludidas ruas, que reconheceu como possuindo valor histórico e cultural. A sua proposta de revitalização e reapropriação abrange também a praça Domingos Rodrigues. A sua metodologia “[...] consiste na Identificação e Conhecimento do Bem, seguindo as recomendações do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional [...]” (ALVES, 2018, p. 19). Contudo, como Carolina Alves (2018) pontuou esses conjuntos apenas foram inventariados pela Secretaria de Cultura de Pelotas.

Localizamos outros estudos, de âmbito da pós- graduação, que se detêm em algum assunto que abarca partes da paisagem portuária ou/e seus elementos. A dissertação de Cíntia Essinger (2009), conforme suas explicações, traz a

[...] descrição da vida dos trabalhadores da Companhia Fiação e Tecidos Pelotense e moradores do bairro da Várzea e das relações por eles estabelecidas, do espaço da produção para o espaço da rua e vice- versa, no período compreendido entre 1953 e 1974, buscando identificar seus lugares de sociabilidade, de conflito, seus trajetos e personagens. (ESSINGER 2009, p. 14- 15).

Em sua pesquisa empregou memórias providas das entrevistas que realizou e distintos dados levantados em diversas fontes documentais, iconográficas e cartográficas. No seu estudo recua no tempo e apresenta as modificações físicas pelas quais o porto passou no decurso do século XIX e início do século XX e revela dados que possibilitam vislumbrar a nova dinâmica de trabalho e náutica que despontou com o funcionamento da “Companhia Fiação e Tecidos Pelotense” no porto.

A grau também de formação acadêmica de mestrado, Jeferson Dutra Salaberry (2012) discorre a respeito da “arquitetura agroindustrial do bairro do porto” de Pelotas do período cronológico de 1911 a 1922 e a considera sob o ponto de vista do “patrimônio industrial” e inclusive aborda o abandono legal, no que se refere a dispositivos legais, no que tange a esses bens industriais (SALABERRY, 2012 p. 29-31). Salaberry pontua que “Poucos imóveis industriais foram inventariados, e também, apesar da proteção, vem sofrendo abandono, alterações e demolições [...]” (SALABERRY, 2012 p. 29). Apesar da área de formação de Salaberry se inserir na arquitetura, empregou uma base teórica advinda da arqueologia industrial.

Dentre os estudos de cunho de doutoramento, visitamos a tese de Aline Montagna da Silveira (2009) na qual objetiva

[...] estudar a produção arquitetônica da cidade de Pelotas no século XIX, a partir da implantação de obras de infra-estrutura urbana – em especial do abastecimento de água encanada na década de 1870 -, com o intuito de entender as interações entre os melhoramentos urbanos (instalação de obras públicas) e a arquitetura do período. Nesse sentido, busca estabelecer algumas relações entre o sistema de abastecimento de água potável e as modificações ocorridas no ambiente urbano (público) e no espaço privado do final do século XIX. (SILVEIRA, 2009, p. 12- 13).

No corpo de seu texto, a autora trata sobre a instauração do Chafariz “As três meninas” no porto de Pelotas e sua realocação.

Consultamos também a tese de Mariana Couto Gonçalves (2018) que aborda o desenvolvimento da modernização da cidade de Pelotas do período de 1910 a 1920. Nisso abarca o porto de Pelotas e suas transformações. Em seu estudo apresenta o ponto de vista analítico que o porto de Pelotas demorou para apresentar traços materiais correlatos à modernização, destoando da cidade. Nesta dissertação apresenta-se uma outra perspectiva de modernização, embora também atrelada ao processo de industrialização, que se manifestou nas embarcações e em seus circuitos

náuticos, como na configuração dos cais, por meio de aterros e de estacada, e que se iniciou na década de 1870.

Todos os estudos acadêmicos apresentados, em linhas gerais, nos proporcionaram indícios de quais fontes documentais poderiam conter informações a respeito do porto de Pelotas que buscamos investigar e interpretar. Ademais, coletamos e usamos material iconográfico também a partir de alguns desses estudos, como de Cíntia Essinger (2009), Jeferson Salaberry (2012) e Carolina Alves (2018).

Quanto aos livros de Gutierrez e Arriada, eles nos fornecem informações para entender como foi o porto de Pelotas antes do despontar do porto que nós analisamos sob a perspectiva de um porto modernizado.

Os documentos

Fundamentado nas fontes aludidas acima e em outras, no decorrer do levantamento de campo e da tecitura do texto, levantamos outros documentos de caráter primário como material cartográfico e iconográfico, abordados nos tópicos seguintes, e documentos escritos.

Dentre esses pesquisamos em correspondências da Câmara Municipal de Pelotas do final do século XIX. Levantamos dados também a partir de Relatórios da Intendência Municipal de Pelotas das primeiras décadas do século XX. Nesses documentos os prefeitos apresentavam as ações, transformações realizadas na cidade e os projetos e intenções que almejavam concretizar.

Além desse material escrito, pesquisamos em diversos jornais locais do final do século XIX e primeiras décadas do século XX. A pesquisa se estendeu também para outros jornais como do Rio de Janeiro e Pernambuco, pois acreditamos que informações a respeito de embarcações que singravam por Pelotas poderiam estar presentes nestes materiais. Isso se justifica porque Pelotas fez parte do trajeto de embarcações que pertenciam às companhias instaladas no Rio de Janeiro e houve embarcações que tinham como destino ou ponto de partida o estado de Pernambuco.

Levantamos, ademais, Certidões dos Imóveis de algumas das construções que estão no porto e hoje em dia pertencem à Universidade Federal de Pelotas. Nesse

exercício visamos identificar os antigos proprietários dos imóveis e identificar pistas sobre seus usos pretéritos.

Compõe o rol de documentos consultados, alguns Almanach de Pelotas, "Revista do 1º Centenario de Pelotas", Documento da "Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo" e Atas do Clube Náutico Gaúcho.

2.3.1 O porto a partir de imagens

Com a perspectiva em mente do caráter informativo de outras fontes, para além das textuais, levantamos também fotografias. Aderimos à perspectiva que as imagens podem nos relevar materialidades e seus usos pretéritos, como nos informa acerca das transformações de uma paisagem e também das suas apropriações. O antropólogo Charles Orser Jr. (1992) discorreu acerca de materiais que ele intitula sob o termo "pictórico" e engloba nele mapas, desenhos, pinturas e fotografias. Orser expôs que os desenhos e pinturas podem nos informar a respeito de artefatos inteiros e seus usos, porém sugerimos que as fotografias também possuem essa potencialidade.

Com base nessa perspectiva, pesquisamos e selecionamos imagens que revelam o porto de Pelotas, seja a partir de suas porções emersas como a partir do prisma de quem está em meio às águas. Desse modo, foram elencadas imagens que mostram seus distintos cais, estruturas e materiais flutuantes. A busca por esse tipo de suporte informativo ocorreu no transcurso de toda a pesquisa e tecitura da dissertação.

Além disso, fundamentado na metodologia extensiva e no estudo de Delgado (2009) e Bava- de- Camargo (2009) que empregaram registros fotográficos feitos em campo visando analisar e interpretar o processo de constituição, respectivamente, da zona portuária de São Francisco e do porto de Cananéia, as fotografias contemporâneas, captadas no campo de caráter arqueológico, foram também utilizadas com um intuito semelhante, ou seja, o de compreender a constituição da paisagem portuária de 1870 a 1940.

Como esses dois estudiosos, procuramos apresentar em imagens materialidades que foram atreladas à dinâmica de portos pretéritos, contudo

diferentemente de Delgado, que apresentou registros de bens portuários que advieram de intervenções no subsolo, evidenciamos bens portuários que estão na superfície terrestre. Desse modo, nos aproximamos mais da metodologia de Bava-de-Camargo (2009) que registrou bens portuários presentes sobre a superfície, embora também mostrou bens provindos do subsolo e de ambiente aquático. Outro ponto em que nos acercamos também da abordagem de Bava-de-Camargo (2009), é que o que propomos é escavar o porto mediante a utilização de fotografias de distintos tempos e o cotejamento entre elas.

2.3.2 Inferindo o espaço portuário a partir das fotografias

O processo analítico ocorreu por meio do cotejamento entre imagens, inclusive com as contemporâneas, como elucidamos no tópico acima. Ademais, a construção de hipóteses e conhecimentos ocorreu também mediante a conjunção da informação obtida no material iconográfico com a informação contida em suporte documental e com outros dados, como de caráter historiográfico. Assim, no decurso do processo interpretativo se transitou entre distintos documentos.

Nos subtópicos seguintes vamos apresentar aspectos do cais da charqueada de Heleodoro Azevedo de Souza Filho e da praça Domingos Rodrigues que existiram nas últimas décadas do século XIX. A localização aproximada de ambas as áreas é indicada na planta abaixo (Figura 4) e numa imagem contemporânea do porto. Observem cotejando as imagens que essas áreas foram aterradas no transcurso do tempo (o que foi possível reconhecer também a partir das fontes documentais pesquisadas. As fontes primárias evidenciaram que a praça e entorno passaram por diversos aterramentos desde a década de 1870 e desde 1933 com a construção do porto organizado) assim a configuração terrestre atual é diferente da do final do século XIX e das primeiras décadas do século XX. A área aproximada e sugerida como tendo sido o local onde talvez estivesse o trapiche da charqueada de Heleodoro às margens do São Gonçalo foi baseada na informação de João Simões Lopes Netto de que o local no qual estava situado essa charqueada foi edificada a Estação Fluvial. Esse



Figura 4- Planta evidenciando a parte da praça Domingos Rodrigues que foi a extensão de um cais (1) e a área aproximada às margens do São Gonçalo onde estava situado o trapiche de Heleodoro Souza Filho (2). Fonte: Imagem acima advindo de um encarte “Planta da Cidade de Pelotas”, 1922 do livro de Caldas, 1993 e a imagem abaixo foi gerada no software Google Earth Pro.

O cais da Praça Domingos Rodrigues

Podemos observar, mediante duas imagens, como a configuração terrestre da praça Domingos Rodrigues, entre as atuais ruas Benjamin Constant, Dona Mariana, Conde de Porto Alegre e Xavier Ferreira, do final do século XIX era distinta.



Figura 5- Praça Domingos Rodrigues e o que afigura serem mastros de embarcações Fonte: Rubira (Org.), 2014, v. 3, p. 239.

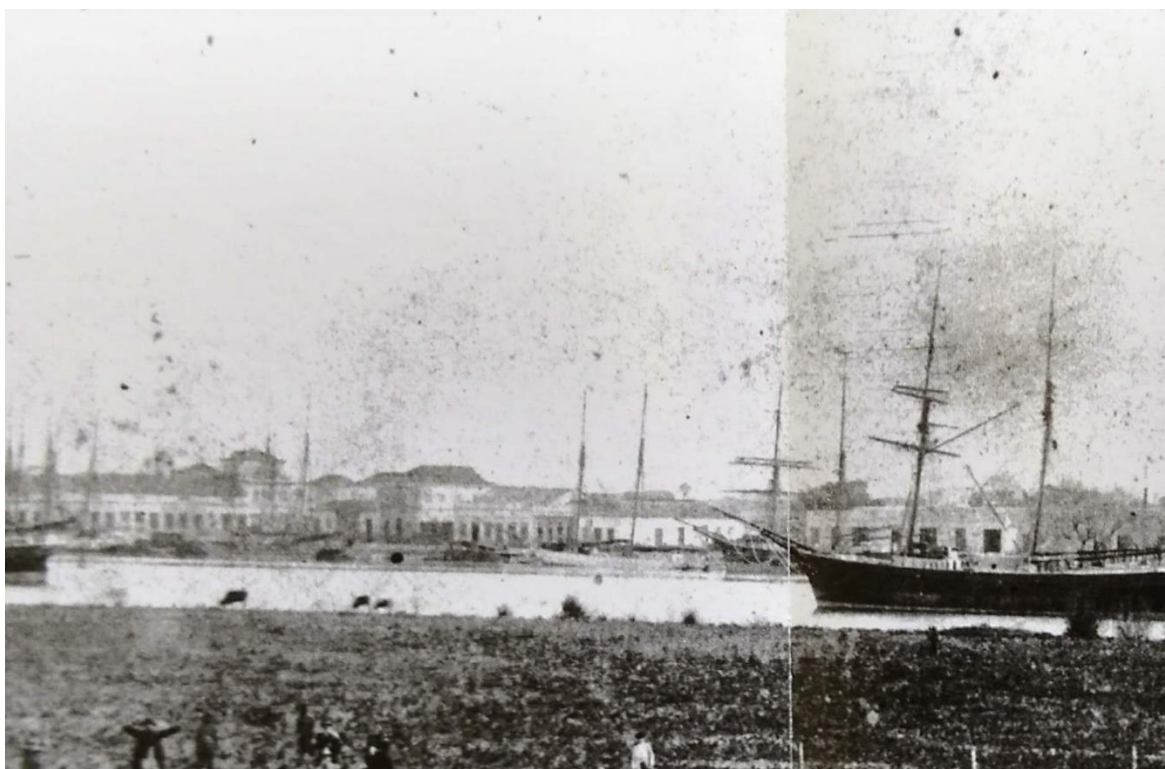


Figura 6- Praça Domingos Rodrigues no final do século XIX. Fonte: encarte que acompanha o v.2 do “Almanaque do Bicentenário de Pelotas” (RUBIRA Org., 2014, v.2).

A partir de imagens podemos visualizar também como eram os cais contíguos à praça no princípio do século XX. No entanto, as fotografias que evidenciam isso são apresentadas no subtópico concernente ao depósito de toras de madeira e antiga área de trapiches e entre o texto do capítulo 3, no qual apresentamos a história de Pelotas

a partir de 1870 a 1940 e de seu porto e seus bens portuários, tanto os não mais existente como os que ainda permanecem na paisagem portuária de Pelotas.

Também foi considerado o caráter informativo das fotografias contemporâneas no cotejamento com outros dados, como registros escritos, material cartográfico e iconográfico. Esses resultados igualmente são revelados no transcurso do texto dissertativo.

O cais da charqueada de Heleodoro Azevedo de Souza Filho

A partir do cotejamento de imagens e de outras informações é possível observar que o trapiche do charqueador Heleodoro de Souza, que coexistiu contíguo ao porto e cais da praça Domingos Rodrigues do final do século XIX, possa ser, talvez, o mesmo que aparece numa imagem panorâmica do porto de Pelotas do final do século XIX. Primeiramente, porque a charqueada de Heleodoro ficava adjacente a área da praça (vide o subtópico intitulado As Plantas) e outras fotografias, que fazem parte da continuidade da referida imagem panorâmica, como dados atrelados as mesmas (RUBIRA Org., 2014, p. 298- 299) dão a entender a proximidade das edificações reveladas (Figura 7 D) com a praça; e, em segundo, por conta da semelhança das construções (Figura 7 D) com outras (Figura 7 E), que aparecem em outra imagem, que remetem ao trapiche do supracitado charqueador⁹.

⁹ O pesquisador Guilherme Pinto de Almeida se referiu na legenda de um excerto da imagem panorâmica do porto e que aparece essas edificações (Figura 7 D) como se referindo a charqueada de Heleodoro. O arquiteto parece ter percebido a proximidade da área da extinta charqueada com a praça a partir dos apontamento de João Simões Lopes Neto, contudo não se deteve a discutir tais dados e o fragmento de imagem. Não evidenciou de modo claro os dados que se fundamentou para afirmar que as edificações reveladas no fragmento da imagem se referem a já aludida charqueada. Vide: ALMEIDA, G. P. de. Coluna Porto Memória. *Diário Popular*, Pelotas, 25 e 26 nov. 2017.

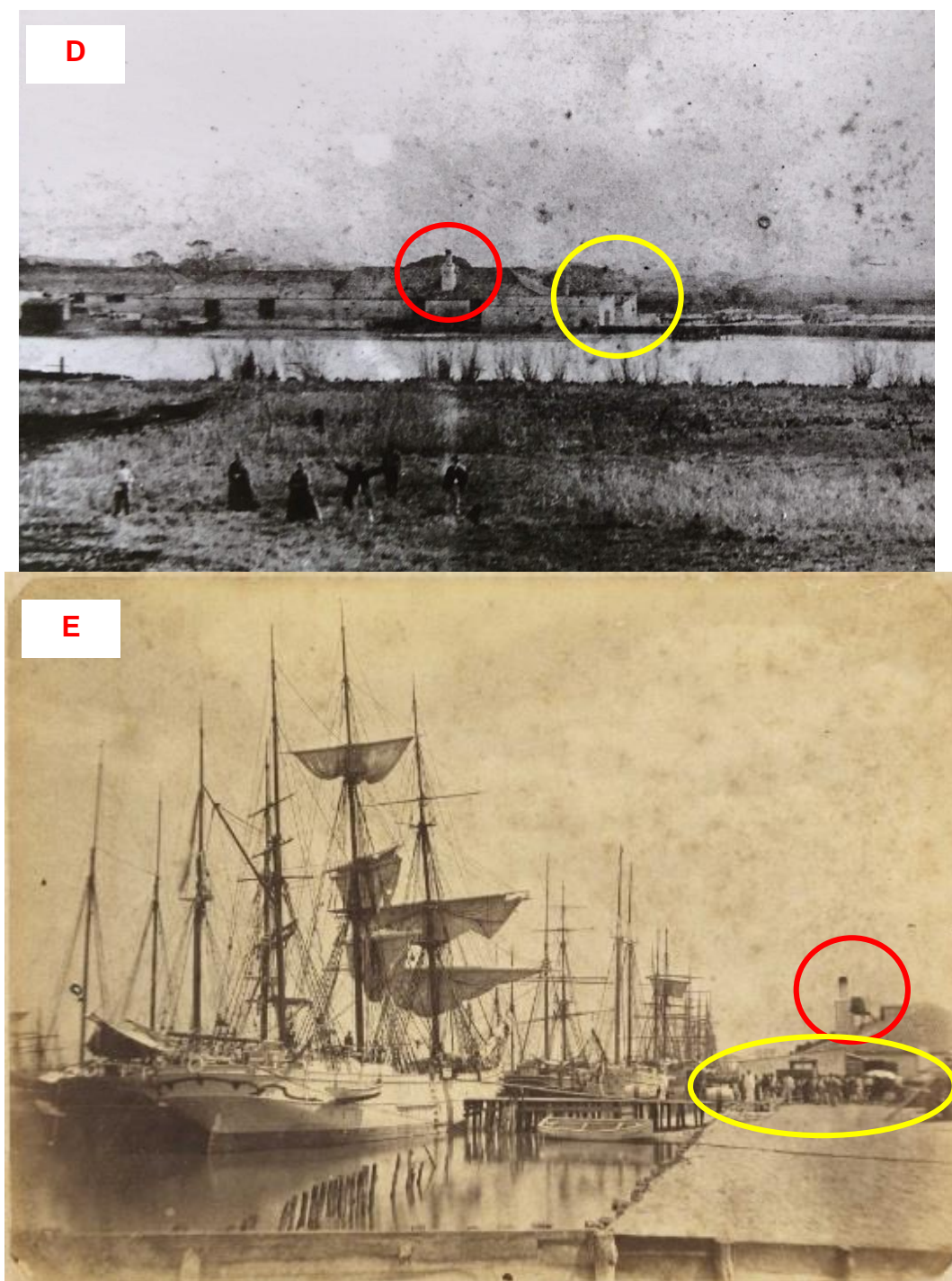


Figura 7- As imagens revelam semelhanças entre as edificações (note na chaminé e nas duas construções contíguas indicadas pelo círculo em amarelo). Fonte: Ilustração acima (D) retirada do encarte que acompanha o v.2 do “Almanaque do Bicentenário de Pelotas” (RUBIRA Org., 2014); enquanto a imagem abaixo (E) é uma fotografia da charqueada de “Heliodoro” do Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

A partir da análise do conteúdo dessas distintas imagens sugerimos que a concepção de trapiche dessa época possa ter sido distinta do princípio do século XX, ou seja, a que denota uma edificação destinada ao armazenamento de mercadorias e contígua a uma ponte e que, por sua vez, ficava em meio às águas. Trapiche,

segundo se inferiu a partir dos elementos evidenciados nas imagens, poderia remeter a uma área próxima a algum curso de água e que apresentasse uma construção voltada também para o fabrico de mercadorias e adjacente a algum tipo de cais. No da charqueada de Heleodoro a edificação era voltada para a produção possivelmente dos subprodutos do charque e o cais aparentava ser de estacada e possuía uma ponte (Figura 7) (vide uma ponte (Figuras 8 e 9) na qual é apoiada uma tábua que conecta o convés da embarcação com a ponte e, por sua vez, com a porção terrestre do cais). Interpretamos que era voltada talvez para o fabrico de subprodutos, como de graxa ou/e sebo, pela edificação possuir uma chaminé e por conta de que a produção das aludidas mercadorias envolviam o cozimento.



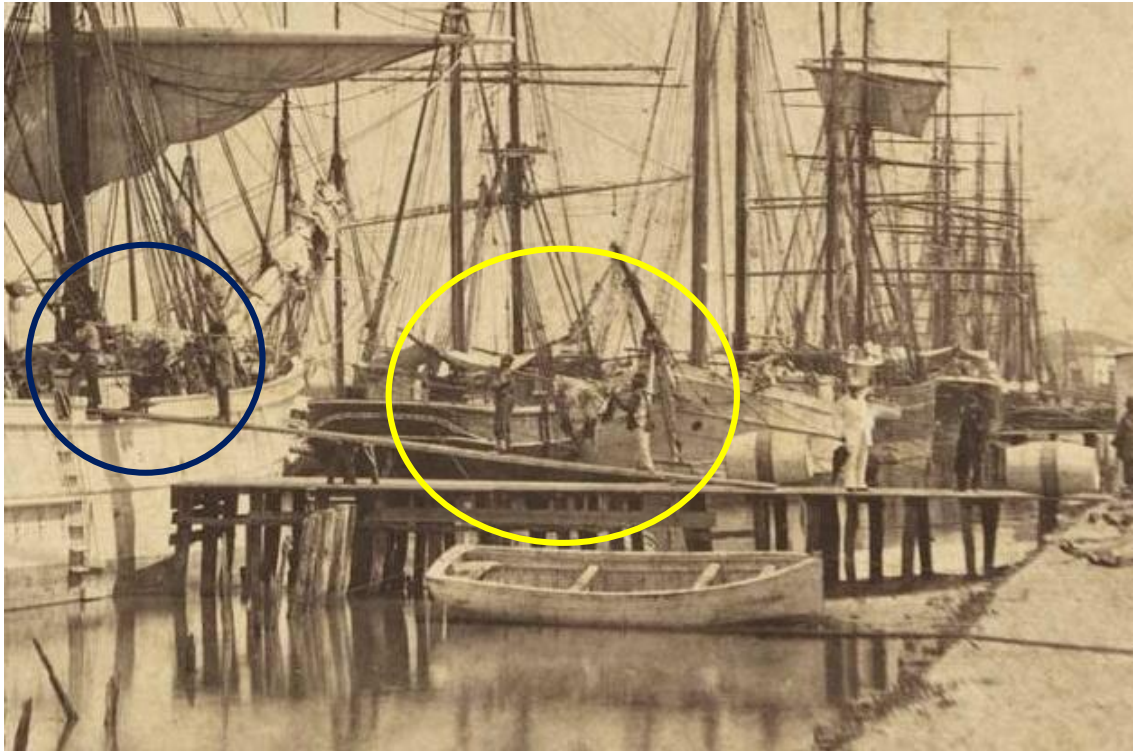


Figura 8- Fragmentos de uma mesma imagem. A primeira revela desde a ponte que constituía o Trapiche de Heleodoro e a segunda mostra a ponte de tábua sobre a ponte do trapiche criando uma conexão entre esta e o convés da embarcação e duas duplas de pessoas conduzindo em varas na vertical o que pode ter sido mantas de charque. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

Na última imagem podemos visualizar, de uma maneira mais nítida devido a um maior zoom dado à fotografia, também o transporte de varais por duas duplas de pessoas, talvez escravos, pessoas sob o regime da escravidão, pelo período histórico que o registro fotográfico alude, com o que aparenta ter sido charque (como vimos na introdução, que se caracterizava em seu produto final como retalhos de carne bovina).

Nessa outra imagem do Trapiche de Heleodoro, apresentada mais de uma vez, cada qual com um ângulo de aproximação distinto, constatamos outro momento e outra embarcação, um veleiro também, atracado ao cais do supracitado trapiche (Vide o cabo entre a embarcação e o cais na imagem marcada com um círculo lilás). E observamos novamente a utilização de uma tábua para possibilitar o trânsito entre a ponte do trapiche e o convés da embarcação.





Figura 9- Imagens também do Trapiche de Heleodoro mostrando outro momento e outra embarcação, um veleiro, novamente a utilização de uma ponte para possibilitar o trânsito entre a ponte do trapiche e o convés da embarcação. Contudo, de maneira mais nítida na última imagem, observamos o transporte de barril. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

Ademais, nessa última imagem podemos ver o transporte do que aparenta terem sido barrica ou pipa e estava sendo conduzida no sentido da embarcação.

Contudo, não sabemos se no século XIX trapiche poderia remeter também apenas a uma ponte, conectando uma porção emersa a algum curso aquático, ou/ e igualmente a ponte em meio as águas, com a mesma função já elucidada, e próxima a ela uma construção destinada à fabricação ou/e armazenamento de produtos.

Quanto ainda ao potencial informativo dessas imagens, podemos depreender a partir delas que trafegava no final do século XIX embarcações a propulsão a vela.

2.3.3 Aportando no porto a partir da cartografia

Desde o princípio da pesquisa também reconhecemos as características elucidativas de materiais cartográficos. Fundamentados nessa perspectiva, levantamos plantas da cidade de Pelotas, como de seu porto.

Com isso objetivamos obter outros dados para avarar interpretações relacionadas ao processo de constituição e das características do porto Pelotas que nos propomos a abordar.

(GUTIERREZ, 2001, p. 167). Fundamentados nessa perspectiva, e na informação de que a família de Domingos Rodrigues doou partes de seu terreno na área do porto para o município e que viriam a constituir a praça Domingos Rodrigues (GUTIERREZ, 2004, p. 217- 218; MAGALHÃES Org., 2011, p. 162 e 163), as partes das terras indicadas pelo retângulo possivelmente foram as que viriam a configurar a aludida praça. Ademais, a planta nos mostra como a charqueada de “Heleodoro de Souza” ficava próxima ao espaço que viria depois a se constituir a praça e seus cais.

Continuamos singrando rumo ao seus portos a partir de uma planta de 1835.

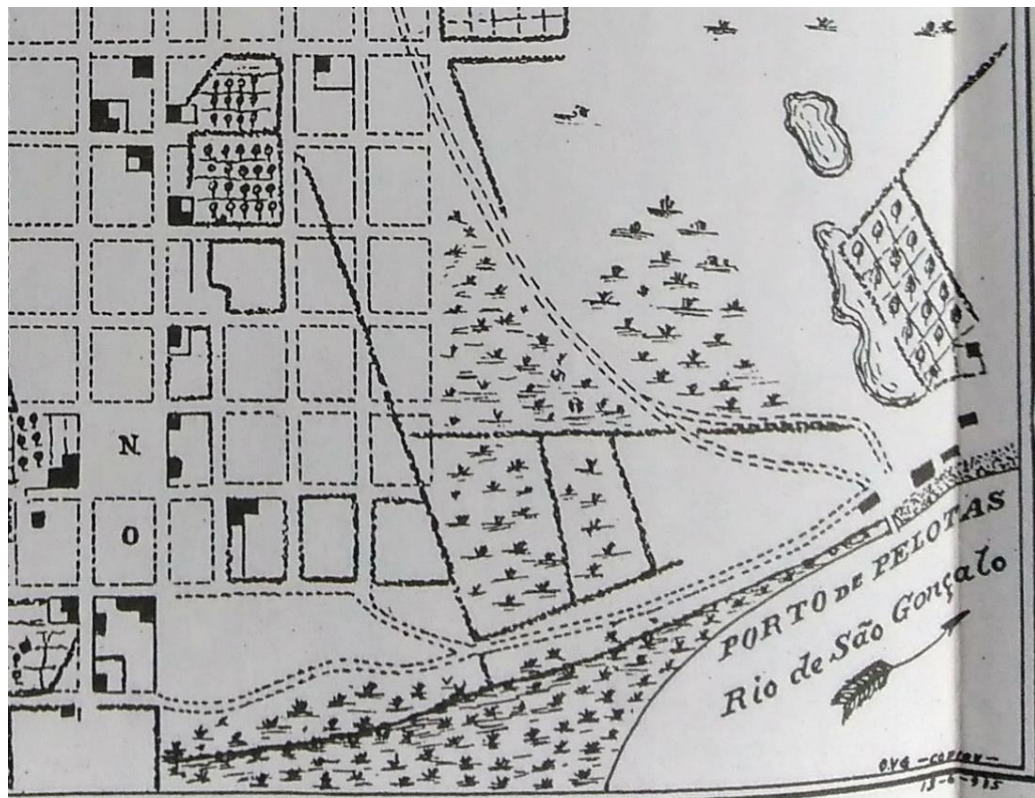


Figura 11- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1835. Fonte: encarte da Planta da Cidade de Pelotas, 1835 do livro de Caldas, 1993.

Essa planta nos revela uma ausência de arruamentos do porto para a cidade e desta para o porto e a existência do que se afigura como caminhos, alude-se aos tracejados, e algumas poucas construções que havia na área do porto em 1835.

Em uma outra planta de 1838 visualizamos o despontar de uma construção às margens do São Gonçalo que lembra uma ponte.

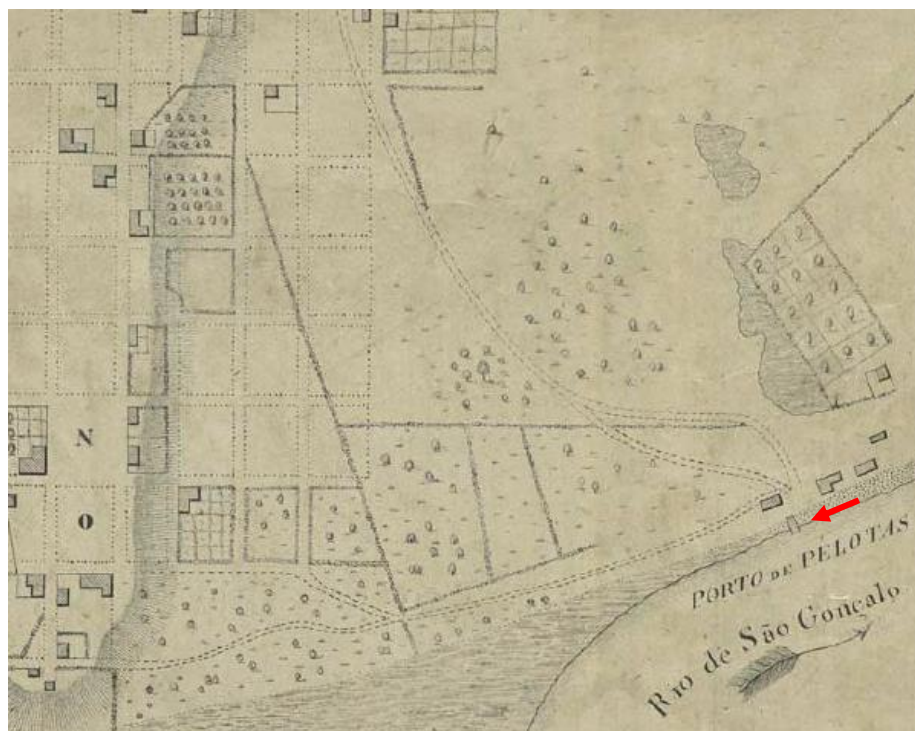
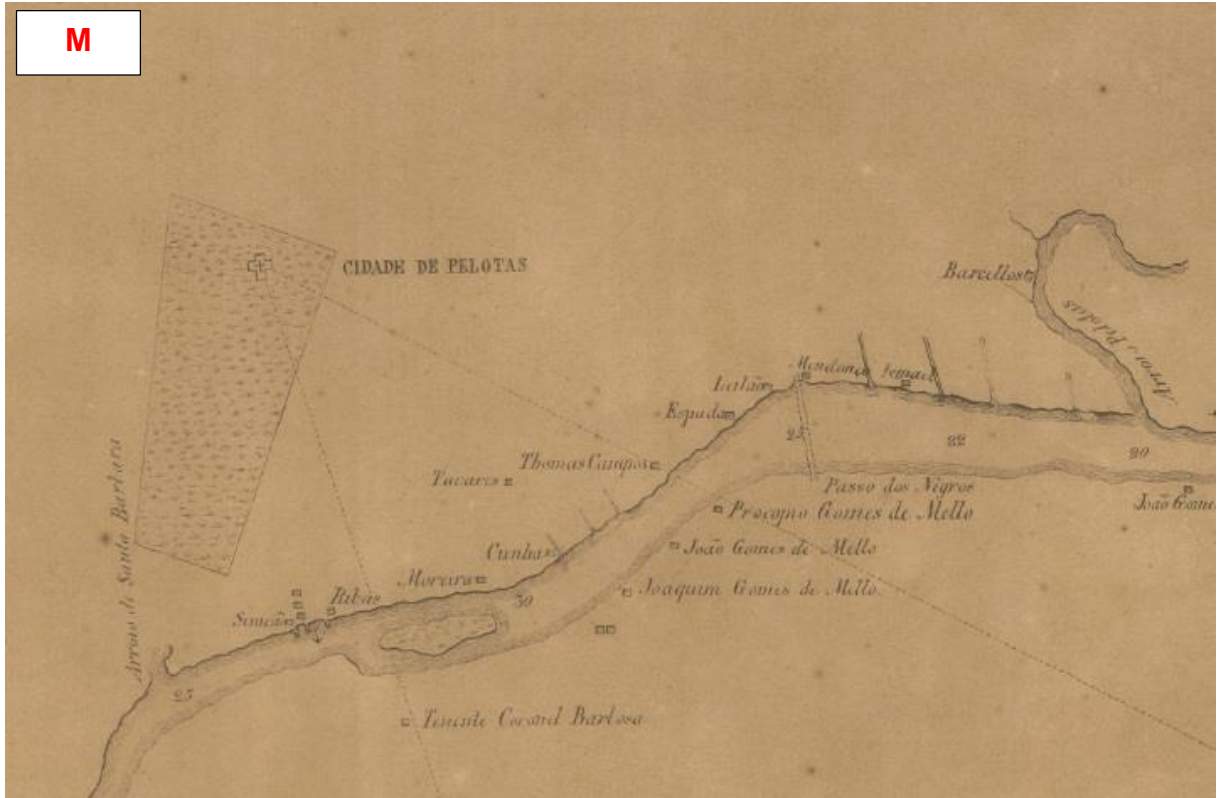


Figura 12- Fragmento de uma planta da cidade de Pelotas. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

Em uma planta do ano de 1854 observamos ainda as poucas construções localizadas no porto e o predomínio de propriedades privadas à volta do São Gonçalo.

M



N

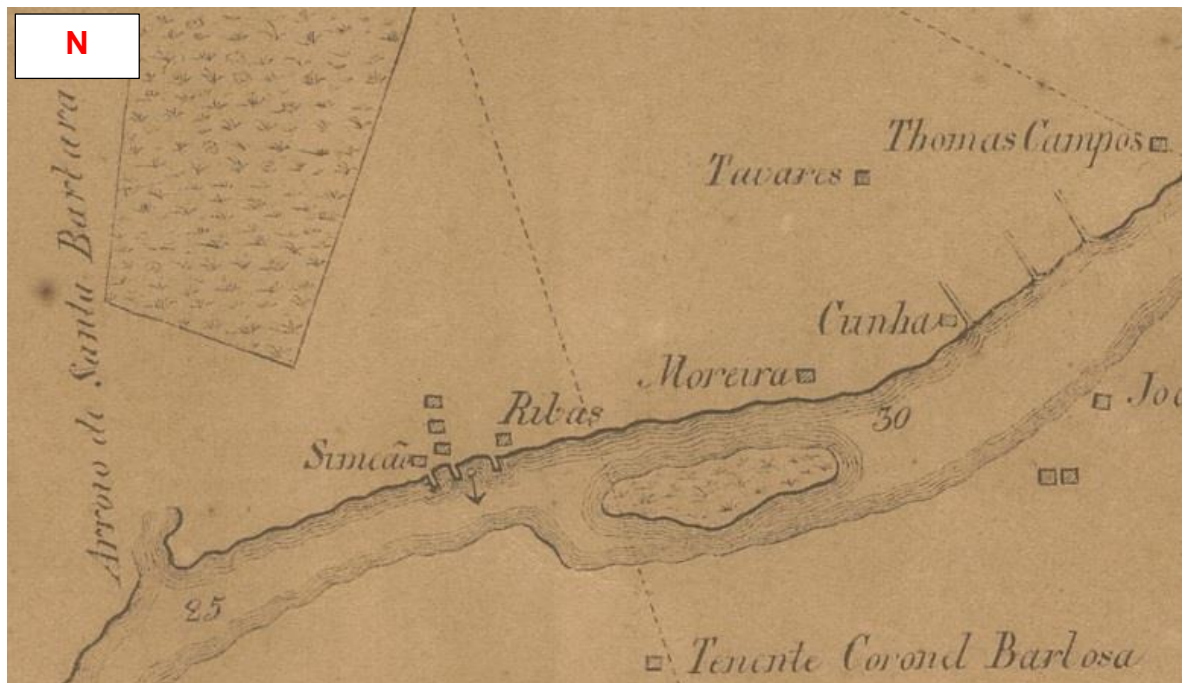




Figura 13- Fragmentos de uma “Planta do Porto da Província de S. Pedro do Sul e de Parte do Rio S. Gonsalo” de 1854. A imagem M revela as margens do São Gonçalo desde o Arroio Pelotas até o Arroio Santa Barbara. A imagem N é um fragmento da M e mostra as poucas edificações que havia no porto em foco, a de *Sunção, Ribas, Moreira e Cunha*. A imagem O nos evidencia as construções que ficavam próximas ao Arroio Pelotas. Fonte: Acervo Digital da Biblioteca Nacional Digital. Brasil.

Na imagem N podemos ver uma edificação que remete a Ribas. Ribas pode remeter a “João Rodrigues Ribas & Irmãos” que na década de 1840 foi responsável pela edificação de uma construção às margens do São Gonçalo¹⁰. O mesmo doou no ano de 1845 um terreno no porto de Pelotas ao município para obter permissão para a construção de um armazém no porto (GUTIERREZ, 2004, p. 217-218), que pode ser aquela edificação ilustrada na planta. O terreno doado foi transformado na praça Domingo Rodrigues (MAGALHÃES Org., 2011, p. 162 e 163) e em cais a partir de 1870.

Notamos, ainda, que na planta não figura a charqueada de Heleodoro Souza, diferentemente da planta extraída e apresentada do estudo de Gutierrez na qual essa charqueada é evocada como de “Heliodoro de Souza”. Não conseguimos identificar quando essa charqueada fez parte do domínio do charqueador Heleodoro, contudo

¹⁰ Cidade de Pelotas, 18 de outubro de 1845. Correspondência da Câmara Municipal de Pelotas. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRs), Porto Alegre, RS.

podemos inferir que ela o pertenceu e perdurou contínua ao porto desde 1876 até o final do século XIX. Assim, com base nessas informações, interpretamos que a planta de Gutierrez pode abarcar distintos portos de distintos tempos ou pode haver uma lacuna na planta de 1854.

Numa outra planta da cidade que data de 1882 observamos que a quadra entre as atuais ruas Benjamin Constant, Dona Mariana e Conde de Porto Alegre já possuía edificações (observação que foi já indicada por Carolina Alves, 2018) e a quadra parecia ser mais extensa. Além disso, podemos observar uma edificação próxima ao Canal São Gonçalo que pode ter relação com o Trapiche São Pedro. Na imagem podemos depreender o mesmo como uma ponte às margens do São Gonçalo. O trapiche São Pedro é mencionado em documentos que remetem a década de 1860 e em notícias da década de 1876.

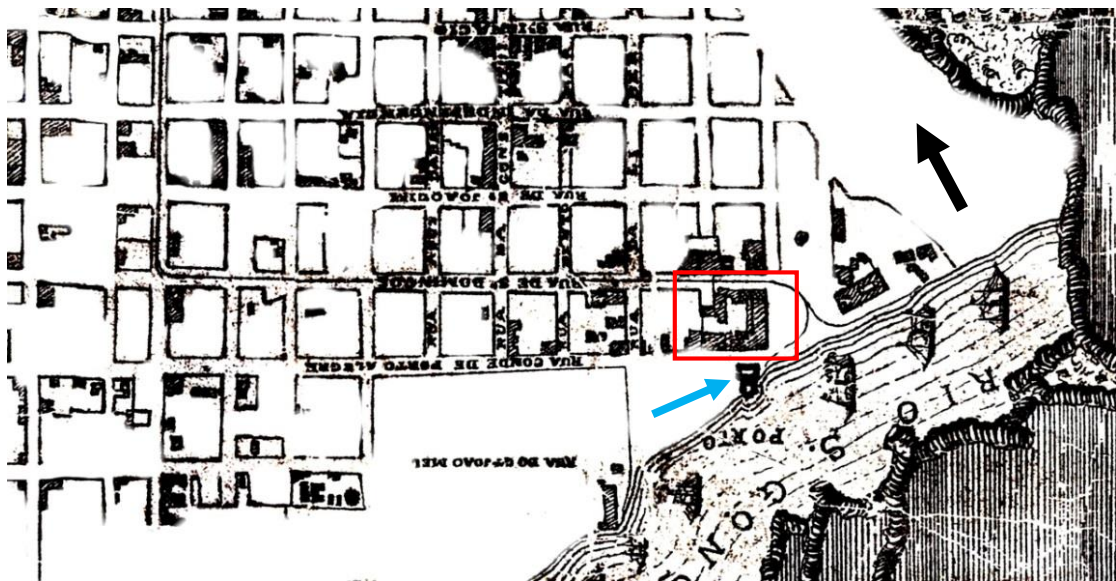


Figura 14- : Fragmento de Planta da cidade de Pelotas (A seta preta sinaliza o Norte e a azul uma construção que pode talvez remeter a uma ponte ou escada). Fonte: Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira da Universidade Federal de Pelotas.

Além disso, a planta nos sugere até onde ia a linha de bonde movida a burros, que foi implantada na paisagem no ano de 1873 (observando a planta por inteira é possível perceber que ela vai, no sentido do centro, ao encontro da praça da República, atual Praça Coronel Pedro Osório) (WITTIMANN, 2006, p. 36) . Conforme podemos notar ela se estendia até a ponte, que pode remeter ao Trapiche São Pedro, e, do outro flanco, até umas edificações próximas ao cais da praça da época.



Figura 16- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1916. Fonte: Acervo do Arquivo Histórico e Geográfico de Pelotas (IHGPel).

Nos ano de 1922 podemos notar a permanências dos supracitados cais e suas edificações. Como, além disso, podemos contemplar de maneira mais nítida a extensão do Ramal Férreo nas proximidades dos cais do porto, estabelecido na paisagem portuária no ano de 1906.

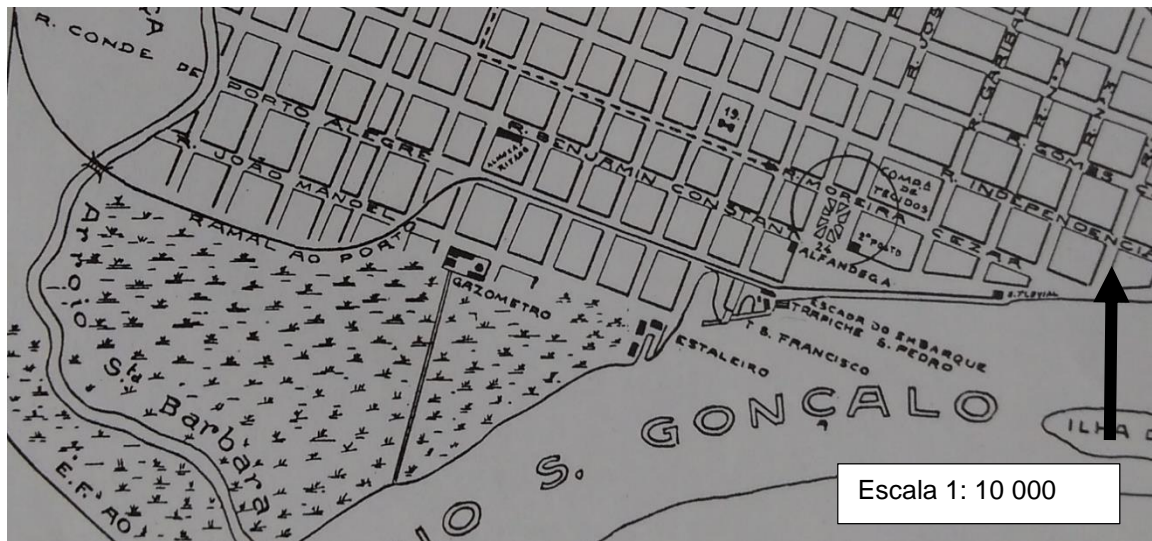


Figura 17- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1922. Fonte: encarte “Planta da Cidade de Pelotas”, 1922 do livro de Caldas, 1993.

2.3.5 Perspectivas do porto de Pelotas a partir das fontes documentais prospectadas

Dos distintos dados coletados em diferentes suportes de informação, podemos reconhecer os cais da praça Domingos Rodrigues e que no final do século XIX eram administrados pela Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas, como pelo município. A aludida companhia foi responsável tanto pela edificação de um novo cais, como pela inserção do bonde que circulava entre o porto e a cidade e vice-versa. E, além disso, notamos que na década de 1870 já havia o cais do Trapiche São Pedro. Além disso, adjacente também ao cais da praça, houve outro trapiche, o de Heleodoro de Souza e dentro da área de sua charqueada.

Além disso, observou-se que no porto do final do século XIX surgiu a primeira fábrica no porto de Pelotas. Podemos reconhecer também que a partir do século XX o cais da praça ganha novas feições terrestres e outro cais passa a surgir na praça e contíguo a ela, os cais de trapiches, precisamente dos trapiches São Pedro e São Francisco (esses são mais nítidos em plantas e material iconográfico). Além disso, despontam outros cais, também nas proximidades da praça, ou seja, o cais do Clube Natação e Regatas Pelotense e o cais do Clube Náutico Gaúcho.

O porto de Pelotas recebe trilhos, próximo ao seus cais, agora passa a estar conectado também ao Ramal Ferroviário. Além desses trilhos, o porto recebe outros, agora para atender ao trânsito de um novo tipo de bonde, o bonde elétrico.

Quanto a navegação, o porto de Pelotas do final do século XIX fez parte das escalas da Companhia Nacional de Navegação a Vapor. No começo do século XX passa a fazer parte das escalas da Companhia Nacional de Navegação Costeira e da Companhia Lloyd Brasileiro e, anos depois, da Companhia Lloyd Nacional. Ademais, podemos vislumbrar o novo porto que passou a ser edificado no ano de 1933 sob novas terras e a partir de novos equipamentos portuários.

2.4 Os dados orais

Como adotamos uma metodologia que reconhece o potencial do uso de distintas fontes informativas de diferentes tempos, buscamos também estabelecer diálogos com as pessoas visando nesse exercício identificar outros dados que pudessem servir para tecer uma imagem da paisagem contemporânea e do porto sob estudo e para gerar um quadro mais completo e diversificado de dados para podermos propor algumas interpretações. Deste modo, no decurso do campo, objetivou-se encontrar pessoas que residem há décadas no porto ou/e trabalhem há anos no mesmo.

As abordagens consistiram desde conversas informais até diálogos no sentido de uma entrevista semi-estruturada, essa última pautada na elaboração e aplicação de um questionário e no fato de ceder liberdade para o entrevistado ir além das questões postas. O entrevistador deve estar atento as respostas fornecidas para lançar outras no intuito de atingir as compreensões que busca (BONI; QUARESMA, 2005, p. 75).

2.4.1 Os bens portuários informados

No decurso da etapa do levantamento arqueológico de superfície, que veremos mais adiante, buscamos estabelecer diálogo com as pessoas que ocupam o porto contemporâneo seja para trabalho ou/e lazer ou/e residam no porto. Nessas conversas informais procuramos saber o que as mesmas sabiam sobre as suas

estruturas e edificações, como as estruturas entre o muro acústico, assim como no refere aos bens que nos deparamos em campo, como o cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense, as questões quanto a esse cais foram direcionadas para os sócios e os funcionários do referido clube.

Além disso, perguntamos a respeito dos distintos espaços do porto, como sobre a praça e a área entre o porto organizado e o Clube Náutico Gaúcho, que apresenta casas sobre palafitas. As indagações foram no sentido de tentar descobrir o que mudou nessas áreas e os usos pretéritos das mesmas.

Quanto a abordagem feita por meio de entrevistas semi-estruturadas, buscamos realizar com pessoas que trabalham ou/e frequentam há décadas o porto de Pelotas e com o uso de gravador, caderninho e caneta. Estas pessoas foram identificadas no decurso do campo por meio das conversas informais.

Ao todo entrevistamos três pessoas, contudo vamos trazer apenas os dados indicados por Flávio Bernardi, sócio do Clube Natação e Regatas Pelotense, pois os dados revelados por ele foram mais significativos para o propósito de entendermos melhor um de seus elementos, o cais de embarcação. No entanto, as conversas informais e as informações reveladas mediante as mesmas também foram contributivas no sentido também de nos direcionar para outros espaços e elementos do porto, como para o “Terminal do Carvão”.

Quanto ao entrevistado Flávio Bernardi, descobrimos e identificamos que o mesmo conhece há décadas o Clube Natação e Regatas Pelotense por meio de uma reportagem divulgada no *Diário Popular*, jornal local da cidade de Pelotas, no dia 28 de novembro de 2014. Obtivemos conhecimento e acesso a essa reportagem mediante o sócio- diretor João Quevedo.

Assim, combinado previamente o dia, ocorreu a entrevista dentro da área do Clube. As indagações foram pautadas em questões como: há quanto tempo você conhece o clube, desde quando aquela embarcação foi apropriada pelo clube e transformada em seu cais e a partir dessas questões foram lançadas outras com base nas respostas dadas.

As informais obtidas são mostradas nos tópicos que apresentamos e analisamos o cais de embarcação. Contudo antecedemos a informação de que a partir dos dados informados por Flávio Bernardi podemos depreender a relevância da área

ao lado (a qual já havia sido mencionada em conversas informais, contudo apenas a partir dessa recitação reconhecemos sua relevância), evocada como “Ponto do Carvão”, para possivelmente o entendimento dessa embarcação. O ponto do carvão e sua possível e hipotética relação com o cais de embarcação ganhou sentido a partir do levantamento documental e de escritos de caráter secundário, teceremos também esses distintos dados e as considerações no tópico concernente a análise do cais de embarcação.

2.5 A etapa do campo arqueológico do porto: as atividades em terra, na interface e na água e os resultados

Com base em informações contidas em fontes documentais de cunho primário e secundário, como evidenciado anteriormente, definiu-se e delimitou-se, primeiramente, área entre a praça Domingos Rodrigues e o Clube Natação e Regatas Pelotense e seus arredores terrestres e aquático para realizar o levantamento arqueológico de superfície. A área foi identificada como significativa, porque nela a partir da década de 1870 iniciou a ser configurado um novo porto em Pelotas. No entanto, no decurso da pesquisa de campo, de entrevistas, de um outro levantamento de dados cartográficos que se deu também de maneira paralela, outros dados surgiram e sugeriram a necessidade de alargar a área para investigar o porto em foco. Assim, o caminhar arqueológico foi realizado entre o Clube Náutico Gaúcho e o Clube Natação e Regatas Pelotense (Vide na introdução a área percorrida, Figura 3).

2.5.1 As atividades de campo na porção emersa e na interface do porto

O que nos moveu a fazer um levantamento arqueológico de superfície foi uma busca pela identificação de outros bens que poderiam remeter ao período de 1870 a 1940 e poderiam contribuir para o processo de reconstituição da configuração do porto do supracitado período ou/e entender sua dinâmica terrestre-aquática e aquática-terrestre de antanho.

Tendo esse intuito em mente, e as informações sugeridas pelas distintas fontes escritas e iconográficas, fez-se um caminhar investigativo, inicialmente entre a

Praça Domingos Rodrigues e o Clube Natação e Regatas Pelotense e arredores. Como em campo nos deparamos com outras informações, providas de outras fontes documentais e advindas de informações orais, retraçamos a área de investigação, deste modo o caminhar acabou sendo realizado desde o Clube Natação e Regatas Pelotense até o Clube Náutico Gaúcho, nisso foram percorridas tanto as porções emersas como de interface da área mencionada, como as águas do São Gonçalo (assunto tratado no tópico seguinte).

Para fazer o caminhar na interface precisou-se do consentimento de diferentes pessoas para adentrar nos distintos espaços de interface que configuram o porto contemporâneo, são eles: o Clube Natação e Regatas Pelotense, os pertencentes ao porto organizado e ao Clube Náutico Gaúcho. No entanto, necessita-se fazer umas ressalvas, não se acessou a área cedida à empresa CMPC Celulose Riograndense e usada como depósito de toras de madeira e a área onde está estabelecida uma comunidade, entre o espaço apropriado pela referida empresa e o Clube Náutico Gaúcho.

No decorrer do caminhar, os bens que apresentavam algum indício material que poderiam possivelmente remeter ao porto em foco foram sendo fotografados (utilizou-se uma máquina fotográfica de celular- Motorola G4). Nos registros fotográficos buscou-se captar distintos ângulos dos bens, na medida do possível. Com essa técnica, visou-se também evidenciar os bens também a partir de seu contexto contemporâneo.

Além dos registros fotográficos, foram registradas suas coordenadas no intuito de melhor localização (empregou-se o GPS Garmim ETrex). Quanto as edificações foram registrados os seus cantos e no que concerne às embarcações, a proa e popa.

Quanto especificamente a uma embarcação que se configura como a extensão do cais do Clube Natação e Regatas Pelotense foi feito um croqui. Para isso utilizou-se de trena, lápis e folhas de ofício. Buscou-se representar no papel as partes que remetem a quando esse cais funcionava como uma embarcação (Apêndice A). Deste modo, em campos foram vistas suas medidas reais para a futura confecção de um croqui (em campo foi feito apenas um esboço).

2.5.2 A prospecção a barco: o olhar analítico das águas do São Gonçalo em direção aos cais

Com o propósito de entendermos também quais foram as transformações dos cais do porto de Pelotas e da própria linha de interface, exploramos um ângulo de visão náutica, ou seja, a partir das águas. Deste modo, por meio de uma chalupa, designada El Shadai RG, e com o auxílio e condução de um dos funcionários do Clube Natação e Regatas Pelotense fizemos um trajeto partindo desde o cais do supracitado Clube, contudo recuamos depois da partida até um ponto tomado por vegetação, e fomos até a Ponte Férrea localizada sobre o Canal São Gonçalo, porém para fins deste estudo consideramos a área até o Clube Náutico Gaúcho. Nesse exercício foram feitos registros fotográficos dos distintos cais que existem atualmente no porto contemporâneo como também de algumas embarcações próximas às suas margens.

2.5.3 As impressões portuárias dos cais contemporâneos e das águas do São Gonçalo

Antes de iniciar a apresentar o que notamos a partir das águas do Canal São Gonçalo é preciso mencionar que muitos elementos registrados ao longo do trajeto a barco não foram visualizados no transcurso das atividades de campo, passou a se enxergar no decorrer da escrita, das pesquisas bibliográficas, das análises iconográficas, do repensar constantemente o que foi feito em campo, de justapor e contrapor e organizar mentalmente e de uma forma palpável os conhecimentos que foram sendo obtidos. Enfim, passamos a refazer o trajeto aquático a partir de uma imagem, da escrita, de descrições e observações.



Figura 18- Os cais e os bens portuários identificados a partir das e em meio às águas do Canal São Gonçalo.

Legenda:

ES 1- embarcação seminaufragada às margens do extinto CADEM (área aproximada sinalizada pelo polígono em amarelo) e hoje propriedade do Porto Organizado;

ES 2- embarcação seminaufragada às margens do São Gonçalo entre o cais do porto organizado e a área empregada para o depósito de madeira (área aproximada indicada pelo polígono em vermelho);

CNG- Clube Náutico Gaúcho;

Polígono verde- indica a área ocupada por uma comunidade.

Em meio as águas do São Gonçalo podemos observar de um ângulo privilegiado o casco do cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense como também os outros cais do clube, em um tópico mais à frente apresentamos o cais mediante informações escritas e por meio de material iconográfico contemporâneo produzido em campo.



Figura 19- A extensão dos cais do Clube Natação e Regatas Pelotense e uma densa vegetação ao seu lado, à direita da imagem. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 20- Nessa imagem, captada a partir de um ponto mais próximo dos cais, podemos enxergar, de forma mais nítida, a proa do cais de embarcação e duas de suas cobertas e algumas embarcações atracadas, respectivamente vide as setas azul e vermelha. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

A partir das águas podemos notar também duas embarcações seminaufragadas, não totalmente submersas, uma próxima, ES 1, a uma extensa área de vegetação que antecede ao espaço correspondente ao Clube Natação e Regatas Pelotense (a outra embarcação será abordada em outro momento do texto).



Figura 21- A seta indica onde a embarcação foi localizada seminaufragada em meio as águas do São Gonçalo. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 22- A partir de um ângulo de visão mais próximo da embarcação. Fonte: Fotografia da autora 2018.





Figura 23- Nessa imagem podemos vislumbrar de perto a embarcação e alguns de seus elementos náuticos acima da linha da superfície da água. A imagem 1 ilustra o que foi possível vislumbrar da embarcação acima da água. A imagem 2 sinaliza dois de seus cabeços de amarração. E a imagem 3 revela o que aparentam ser suas engrenagens. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

No momento que nos aproximamos da embarcação vislumbramos alguns de seus elementos acima da linha de água, como os seus cabeços de amarração (Figura 23, imagem 1 e 2). Dois deles ficam localizados num ponto próximo a meia- nau ou próximo de sua popa. Infelizmente não podemos precisar ao certo, pois desconhecemos a extensão da embarcação, conhecimento que demandaria uma intervenção de caráter subaquático.

Quanto ainda aos supracitados cabeços, notamos que a tipologia e a morfologia dos cabeços de amarração são semelhantes ao do *rebocador Silveira Martins*.

Próximos a esses cabeços de amarração, notamos engrenagens de pequena dimensão (Figura 23, imagem 3), desconhecemos sua possível função.

A partir de um outro ângulo de visão podemos vislumbrar e registrar a parte da embarcação concernente a sua proa e que se encontrava acima da linha de água naquele momento. Valendo- nos de uma ferramenta digital, o zoom, podemos enxergar de forma mais nítida seus cabeços de amarração e marcas de rebite em partes de sua proa e em alguns dos seus elementos náuticos que a compõem. O rebite era utilizado na técnica do rebitagem. O rebite e a técnica de rebitagem eram empregados na construção de embarcações¹¹. O rebite era uma espécie de pino de

¹¹ BENFORD, H. *In Tribute to Riveted Ships*. Disponível em: <<https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/93803/DB511006.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 1 ago. 2019.

metal e que possuía uma de suas duas cabeças formada no processo de rebiteagem¹². Essa técnica de uso do rebite era empregada para unir placas (como do casco de uma embarcação) e exigia a atuação de um conjunto de trabalhadores¹³. O rebite e a técnica foram substituídos na construção naval brasileira após a Segunda Guerra Mundial, ou seja, depois de 1945, a partir daí os cascos das embarcações passaram a ser produzidos por meio da técnica de soldagem (WEISS, 1990, p. 14 e 76).



¹² Rivet. *Dictionary.com*. Disponível em: <<https://www.dictionary.com/browse/riveting>>. Acesso em: 1 ago. 2019. A respeito do processo de rebiteagem leiam o seguinte material: <<https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/93803/DB511006.pdf?sequence=1>>.

Acesso em: 1 ago. 2019

¹³ Sobre a técnica de rebiteagem e a atuação de um conjunto de trabalhadores consulte o seguinte material: BENFORD, H. *In Tribute to Riveted Ships*. Disponível em: <<https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/93803/DB511006.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 1 ago. 2019.





Figura 24- Na imagem 4 vemos a embarcação no sentido de sua proa. Na imagem 5 observamos sua proa e a localização dos cabeços de amarração. Na imagem 6 vislumbramos mais de perto esses dois cabeços de amarração da proa. E a imagem 7 possibilita visualizar de maneira mais nítida as marcas de rebite. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Quando singramos em direção ao porto organizado, para isso ultrapassamos a barco a área dessa vegetação e o Clube Natação e Regatas Pelotense, chegamos a um de seus cais, ou seja, o que não é constituído de concreto e fica no flanco do supracitado Clube, nisso contemplamos a partir das águas o *rebocador Silveira Martins*, que se encontra encalhado no aludido cais do porto organizado.



Figura 25- *Rebocador Silveira Martins*. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Segundo o piloto, Silvio, da chalupa na qual estávamos a bordo, as águas adjacentes ao rebocador são rasas, em outras palavras, apresentam pouca profundidade.

Continuando nosso trajeto a barco, passamos pelo cais de concreto do porto organizado, nesse momento enxergamos uma draga atracada em seu cais (num segundo momento tivemos a informação que a mesma se trata da *draga Dornelles*). Sua chaminé chama a atenção por remeter ao formato da do rebocador.



Figura 26- *Draga Dorneles*. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Continuando nosso trajeto a barco pelo cais de concreto do porto organizado podemos observar, apesar da embarcação na qual estávamos ser de pequeno porte e calado e isso afetar nosso campo visual, em meio as águas do São Gonçalo e próximo da área da praça Domingos Rodrigues, como a praça e as suas edificações à volta ficam distantes do cais contemporâneo. Podemos depreender isso fundamentados em dados iconográficos previamente consultados, alguns já apresentados, e que foram localizados no decorrer de outras pesquisas que se fizeram necessárias no processo de tecer o texto. Isso evidencia os diversos aterramentos que a praça ganhou no decurso do tempo no sentido do São Gonçalo. Essa observação fica mais nítida para o leitor no tópico da praça Domingos Rodrigues que apresentamos uma análise da praça a partir de dados iconográficos e escritos e no capítulo 3 no qual tecemos uma narrativa a respeito da história do porto a partir dessa praça.



Figura 27- Cais de concreto do porto organizado e ao longe, à direita da imagem, a praça Domingos Rodrigues. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Voltando a singrar pelas águas do referido canal, nos chamou a atenção outra embarcação seminaufragada, mais precisamente no percurso entre o cais do porto organizado e uma vegetação notamos outra embarcação (ES 2) abandonada em meio as águas do São Gonçalo. A vegetação na qual está a embarcação corresponde às margens da área emersa onde atualmente é utilizada para o depósito de madeira.



Figura 28- À direita da imagem podemos notar o cais do porto organizado e no flanco oposto a vegetação em meio a qual se encontra a embarcação, bem como ao longe o topo da antiga fábrica Cotada (seta amarela), hoje abriga cursos da UFPel, e parte do topo de uma construção antiga, que abrange a rua Dona Mariana e a Conde de Porto Alegre (seta vermelha). Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 29- Registro realizado a partir de outro ângulo de visão. Nessa imagem aparece, à distância, todos seus elementos náuticos sobre a linha de água. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 30- Imagem obtida a partir de uma maior aproximação em relação à embarcação. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 31- Na imagem podemos notar o leme indicado pela seta azul, um cabeço de amarração sinalizado pela seta amarela e duas pranchas que talvez se refiram as divisórias da embarcação (setas em vermelho). Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 32- A embarcação seminaufragada de um ângulo mais próximo, ampliado. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Quanto a última imagem, nota-se que o cabeço de amarração lembra os cabeços de amarração de embarcações produzidas no início do século XX, como os do *rebocador Silveira Martins*, que é apresentado no subtópico dos bens reconhecidos na atividade também de levantamento arqueológico de superfície, e os da outra embarcação seminaufragada. Ademais, podemos ver marcas que remetem a técnica de rebitagem.

Dando continuação ao nosso trajeto aquático pelos cais, observamos que a vegetação, na qual se encontra a supracitada embarcação, se estende por toda a área que atualmente é de uso da empresa CMPC Celulose Riograndense e outrora, desde por volta do princípio do século XX, apresentava trapiches, como veremos no decorrer do presente estudo. Contudo, essa área de vegetação, pelo que se observou, não é apropriada pela empresa, nem como cais ou para outro uso. Abaixo revelamos a área mediante duas fotografias.



Figura 33- : Registro fotográfico feito desde as proximidades do cais de concreto do porto organizado até às margens da área que é empregada para o depósito de madeira. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 34- A torre, que aparece à direita da imagem, corresponde a última da outra imagem (Figura-33). Fonte: Fotografia da autora, 2018.

As imagens acima nos dão uma ideia da extensão da área ocupada pela já supracitada empresa. Nos aproximando mais dessas margens podemos notar a presença de vegetação tanto na parte emersa como nas águas. Em outras partes de suas margens, que coincidem em suas porções emersas com o espaço destinado para a deposição de toras de madeira, há uma sustentação de pedras e olhando em direção à terra notamos que há um muro com cerca que separa essas margens com vegetação da área emersa.



Figura 35- Apresenta a área contígua à embarcação seminaufragada e seu cais de vegetação terrestre e paludosa. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 36- A parte contígua ao cais ilustrada na imagem acima. Nessa imagem podemos notar o cais de sustentação de pedra que se inicia e na parte emersa o muro (sinalizado pela seta vermelha) que cria uma cisão entre as margens e a porção terrestre. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 37- A imagem revela a continuidade do cais da ilustração anterior, sua sustentação de pedra, em meio à vegetação e, na porção emersa, o muro com grade. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 38- Continuação das margens do espaço utilizado pela CMPC Celulose Riograndense. Nota-se os mesmos elementos já descritos na imagem acima. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 39- Revela o fim das margens do espaço usado pela empresa e uma outra margem e cais que se inicia, tomada por moradias. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Adjacente às margens do espaço que em nossos dias é utilizado pela empresa CMPC Celulose Riograndense há uma área ocupada com moradias. Algumas dessas moradias estão sobre palafitas e possuem atracadouros em meio às águas do São Gonçalo.



Figura 40- Área ocupada por moradias às margens do São Gonçalo. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 41- Moradias sobre palafitas. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 42- Continuidade da área, o leitor deve se situar na continuidade do espaço com base na embarcação de listra laranja, que aparece na imagem acima e nessa. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 43- Localiza- se pelo detalhe azul da cobertura de uma das embarcações, na extrema direita da imagem, para compreender a continuidade do espaço. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 44- Vide à extrema direita da imagem parte do hangar de uma das casinhas e a extensão da paisagem à esquerda da fotografia. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 45- Vide a continuação da área com base na casinha sobre palafita que aparece à extrema direita da imagem e à extrema esquerda da imagem acima. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Contígua as casinhas, como a imagem acima revela, há o Clube Náutico Gaúcho, que conforme veremos foi fundado em 1932 e não apresenta a edificação que remeta a sua fundação.



Figura 46- Clube Náutico Gaúcho. Fonte: Fotografia da autora, 2018

Para desfecho desse tópico é importante mencionar que esses materiais flutuantes seminaufragados não foram localizados numa literatura e sim identificados e registrados por meio dessa atividade de campo não interventiva e de ordem arqueológica, de uma arqueologia de ambientes aquáticos, ou seja aquela que está se voltando para e adentra nas águas, não necessariamente mergulhando, como foi o caso dessa atividade a barco, para se debruçar sobre uma problemática ou proposta interpretativa arqueológica.

2.5.4 Os bens portuários da paisagem contemporânea do porto de Pelotas



Figura 47- : Planta do porto de Pelotas revelando os bens industriais e/ou portuários. Fonte: Elaborado no software Google Earth Pro em 2019.

Legenda:

- 1a- A parte da praça Domingos Rodrigues que no final do século XIX e início do século XX foi a extensão dos cais do porto de Pelotas e atendeu a dinâmica náutica e portuária;
- 2b- A parte da praça que a partir do início do século XX passou a receber feições de praça;
- 2- Conjunto de edificações pretéritas do porto localizado na quadra entre as ruas Dona Mariana, Conde de Porto Alegre, José do Patrocínio e Benjamin Constant;
- 3.1- Estrutura, fachada, possivelmente do Refeitório do porto de Pelotas;
- 3.2- Estrutura, fachada, do antigo Armazém São Francisco;
- 4- Cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense;
- 5- *Rebocador Silveira Martins*;
- 6- Edificação da extinta Cervejaria Sul Rio- Grandense;
- 7- Edificação da extinta Companhia Fiação e Tecidos Pelotense;
- 8- Clube Náutico Gaúcho;
- 9- A antiga Alfândega.

P.S: Os algarismos em branco sinalizam os bens do porto que não são abordados em tópicos e os em vermelho significam que são assim abordados de maneira mais detida.

Nesse tópico e nos subtópicos seguintes visamos apresentar os bens identificados ao longo do campo arqueológico de caráter não interventivo. Para fins de localização, relevamos, primeiramente, um mapa (Figura 47) que possibilita ao leitor localizar onde estão os distintos bens portuários, e que outrora foram correlatos ao processo de constituição de um tipo de porto ou/e dinâmica portuária, bem como a distância entre eles na paisagem contemporânea.

A edificação de número 6 remete a extinta Cervejaria Sul Rio-Grandense e está localizada na rua Benjamin Constant nº 1071 e, ademais, se estende no sentido das ruas José do Patrocínio e Conde de Porto Alegre. Atualmente funciona em partes de sua construção uma livraria da UFPel. A fábrica foi fundada em 24 de setembro de 1890 numa construção tomada em aluguel, que ficava situada na rua Conde de Porto Alegre e nesta mesma quadra (CUNHA, 1911).

Num segundo momento da pesquisa, cotejando registros fotográficos contemporâneos da fábrica, produzidos em campo, e uma imagem podemos constatar as edificações que remetem a década de 1910 e o que foi mudado.



Figura 48- Edificação da antiga Cervejaria Sul Rio Grandense, a fachada está localizada na rua Benjamin Constant, nº 1071 e a rua da transversal é a Rua José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 49- Cervejaria Sul Rio- Grandense e sua extensão na rua Benjamin Constant. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 50- Antiga Cervejaria Sul Rio Grandense pela rua Conde de Porto Alegre. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 51- Cervejaria Sul Rio Grandense. Fonte: DOMECCQ' & CIA, 1916 apud Salaberry, 2012, p. 123.

Em suma, podemos constatar que a maior parte de suas edificações de nossos dias remetem as que havia na década de 1910, contudo as edificações acessíveis pela rua Conde de Porto Alegre são outras e, ademais, hoje em dia não é possível observar a chaminé que notamos na Figura 51, ou seja, a mais imponente.

Quanto ao bem indicado sob o número 7 alude à antiga Companhia Fiação e Tecidos Pelotense e ocupa uma quadra entre as atuais ruas Almirante Tamandaré, Xavier Ferreira, Uruguai e Giuseppe Garibaldi. Num espaço funciona a cervejaria Original Bier.



Figura 52- Antiga Companhia Fiação e Tecidos Pelotense. Fachada localizada na rua Almirante Tamandaré, nºs 50 e 52. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 53- Sua extensão pela rua Xavier Ferreira. Fonte: Fotografia da autora, 2019.

Sua edificação passou a funcionar em 14 de novembro de 1910 (CUNHA, 1911) e sua fachada e lateral pela rua Xavier Ferreira, parecem não ter passado por grandes modificações, exceto alguns detalhes, como a inscrição em sua chaminé (hoje em dia a chaminé da antiga fábrica apresenta uma inscrição, Figura 52).



Figura 54- Fábrica da Companhia Fiação e Tecidos Pelotense. Fonte: DOMEQ' Q, 1916, p. 227 apud Essinger, 2009, p. 61.

Além disso, no que concerne a essas duas edificações fabris, expostas acima, optamos por não as trazer em tópicos, pois as mesmas não foram objetos de análise sistemática. O que demandaria realizar pesquisas afincos de cunho historiográfico, arquitetônico e arqueológico. No entanto, além das interpretações superficiais expostas acima, obtivemos algumas informações pretéritas referentes a esses bens e que foram incorporadas a narrativa, que será apresentada em outro momento do texto, e revelam que os mesmos fizeram parte do processo de constituição do porto sob investigação.

Fundamentado numa justificativa semelhante, não trataremos também o Clube Náutico Gaúcho de forma detida, indicado sob o número 8, pois o mesmo necessita de mais pesquisas em sua área. Porquanto cabe algumas observações a respeito desse Clube. O mesmo encontra-se situado na rua Bento Martins (Figura 55). Para chegar ao clube se passa por uma rua não asfaltada. O Clube do presente não possui muros. Difere-se do Clube Natação e Regatas Pelotense por ainda possuir *gigs* (Figura 56), inclusive de casco de madeira, contudo não se sabe desde quando o clube é detentor desses *gigs* e a procedência dos mesmos. O significado náutico de *gis* remete a “long and light rowing boat; especially for racing”¹⁴, ou seja, com base nessa definição, são embarcações longas e leves empregadas em competições esportivas de remo. Contudo essa definição pode se reportar mais aos *gigs*

¹⁴ Gig. Full Definitions of 2. Vocabulary.com. Disponível em: <<https://www.vocabulary.com/dictionary/gig>>. Acesso em: 13 jul. 2019.

contemporâneos pelo fator “leve”. Outra definição para *gigs*, que se depreendeu das explicações também do sócio- diretor do aludido clube, são barcos- escolas utilizados na etapa inicial de aprendizado do remo (TOIGO, 1999, p. 19). Essas embarcações possuem um “casco trincado” (TOIGO, 1999, p. 19), ou seja construídas com a técnica de sobreposição de tábuas de madeira¹⁵. As tipologias náuticas específicas voltadas para a prática do remo principiaram a ser produzidas na Inglaterra do século XIX e foi nesse país e também no aludido século que surgiu o primeiro clube de remo. Também foi no referido século que o remo como prática esportiva passou a se difundir por outros países (LICHT; REEBERG; SANTOS, 2006, p. 8- 213). Com base nessas informações, podemos notar a relação dessa tipologia de embarcação esportiva com o processo industrial de construção de embarcações.



Figura 55- Visão do Clube Náutico Gaúcho a partir de suas porções emersas e opostas ao Canal São Gonçalo (este está ao fundo). Fonte: Fotografia da autora, 2018.

¹⁵ Casco trincado. Wikipédia. A enciclopédia livre.





Figura 56- As diferentes imagens revelam toda a extensão dos *gigs* “de 4 remadores com um timoneiro, que são evocados também a 4 remadores com um patrão” (conforme as elucidações do sócio- diretor do clube). Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Apesar de não termos dependidos esforços de pesquisa para saber mais a respeito dessas embarcações e dos elementos que o clube possui, reconhece-se o potencial arqueológico da área pelo Clube estar desde 1932, ainda que talvez de uma forma não contínua, conforme veremos no capítulo 3.

Na área contígua ao Clube, como revelado no mapa e como vimos no tópico concernente às atividades de campo em meio das águas do São Gonçalo, há diversas moradias. Nessa área e entorno desde 1866 até por volta do início do século XX existia o estaleiro Lima. Deste modo, ainda que não tenhamos detectado nada em suas margens e feito um levantamento arqueológico sistemático nessa parte do porto e arredores, a mesma possui potencial arqueológico por outrora o estaleiro estar nessa área.

Nas adjacências da praça Domingos Rodrigues há uma construção que remete a onde ficava instalada a antiga Alfândega (vide no mapa nº 9), localizada de frente para aludida praça e voltada para a rua Xavier Ferreira e abrangendo as ruas Benjamin Constant e Conde de Porto Alegre. Atualmente a construção é de

propriedade da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) e nela ficam cursos de engenharia.

Essa edificação alfandegária foi erigida no processo de configuração do porto organizado de Pelotas, em 1935, e avaliamos também ser dispensável tratá-la de maneira isolada, porque ela foi inserida na narrativa a respeito do porto de Pelotas e, além disso, não nos detivemos nessa construção por nosso foco de investigação e ponderações remeter a uma tipologia de porto que a antecedeu.

Conquanto, ela nos proporciona subsídios para interpretar o porto que nos detemos nessa dissertação, conforme veremos na narrativa, e, ademais, pesquisas futuras que se debrucem a investigar o surgimento e funcionamento do porto organizado da cidade de Pelotas e que se proponham a investigar a antiga Alfândega podem ser de valia, pois essa tipologia de porto faz parte da história portuária de Pelotas e ainda muito se tem a conhecer e a divulgar a respeito. Adicionalmente, a respeito de sua relevância, a antiga alfândega também constitui o patrimônio portuário da cidade de pelotas. E, ademais, a própria área também apresenta potencial arqueológico pela sobreposição de construções, vide o tópico da narrativa.



Figura 57- A antiga Alfândega a partir dos trilhos da linha férrea que, por sua vez, ficam próximos ao espaço do porto organizado. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 58- Fachada da edificação que foi construída para abrigar a Alfândega. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Quanto aos demais bens portuários nos propomos os apresentar separadamente, pois obtivemos mais dados e, além disso, alguns desses parecem ser pouco e não evocados e conhecidos quando se discorre a respeito da história portuária de Pelotas.

Praça Domingos Rodrigues

A praça Domingos Rodrigues em nossos dias não apresenta mais nenhuma função portuária, porquanto considerando sua configuração atual, como algumas edificações à sua volta, com o cotejamento de dados documentais podemos entender como essa praça foi sendo transformada, inclusive e significativamente mediante aterros ao longo do final do século XIX e princípio do século XX.

A praça Domingos Rodrigues (ou da Alfândega como é evocada em nossos dias) apresenta dois quarteirões, ambos arborizados. Um deles fica situado entre as ruas Benjamin Constant, Dona Mariana, Conde de Porto Alegre e Xavier Ferreira (1a). Essa parte da praça apresenta uma estrutura em formato circular e um pedestal.



Figura 59- Praça Domingos Rodrigues observada a partir da rua Conde de Porto Alegre e da frente do porto organizado (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 60- Quadra da praça Domingos Rodrigues vista pela rua Xavier Ferreira com Benjamin Constant (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 61- Círculo de concreto na praça Domingo Rodrigues (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 62- Pedestal da praça Domingos Rodrigues (1a). Fonte: Fotografia da autora, 2018.

O outro quarteirão da praça Domingos Rodrigues está entre as ruas Benjamin Constant, Dona Mariana, Almirante Tamandaré e Xavier Ferreira (1b). Nesse

quarteirão há uma edificação que remete à Escola Municipal de Educação Infantil Marechal Ignácio de Freitas Rolim.



Figura 63- Outra quadra da praça Domingos Rodrigues. Perspectiva entre a rua Benjamin Constant com Dona Mariana (1b). Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 64- A constituição da praça de nossos dias, entre a rua Benjamin Constant e Xavier Ferreira (1b). Fonte: Fotografia da autora, 2019.

A partir de cotejamento de imagem contemporânea da praça com uma fotografia pretérita notamos que o círculo de concreto, localizado na quadra da praça que fica entre as ruas Benjamin Constant, Xavier Ferreira, Conde de Porto Alegre e Dona Mariana (1a), sinaliza o ponto onde estava o chafariz “As Três Meninas” até por volta do mês de junho de 1981 (Diário Popular, 17 de jun. de 1981 apud Xavier, 2006, p. 93).



Figura 65- A praça Domingos Rodrigues (1a). A imagem indicada pela letra a revela a praça contemporânea e a imagem assinalada pela letra b mostra quando o chafariz estava instalado no ponto onde atualmente existe apenas um círculo de concreto e árvores. Fonte: Imagem a é uma fotografia da autora, 2018; b remete ao Acervo de Sônia Barbinotti apud Monquelat (2015, p. 210).

Por meio de material iconográfico podemos perceber que a supracitada quadra da praça não havia recebido o chafariz ainda por volta do princípio da década de 1940 e de 1950 (como não tinha sido arborizada, observem as Figuras 66 e 67). No entanto, esse chafariz estava localizado no porto de Pelotas desde o ano de 1874 (MORAIS, 1962 apud p. 92 XAVIER, 2006), num ponto da rua Benjamin Constant e a partir da década de 1910 no centro da outra quadra (entre as ruas Benjamin Constant, Dona Mariana, Almirante Tamandaré e Álvaro Chaves) da praça¹⁶.



Figura 66- Praça Domingos Rodrigues por volta da década de 1940 (1a). Fonte: Acervo Projeto Pelotas Memória apud Essinger, 2009, p. 134.

¹⁶ Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de set. de 1910, p. 51. Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRS), Porto Alegre, RS.

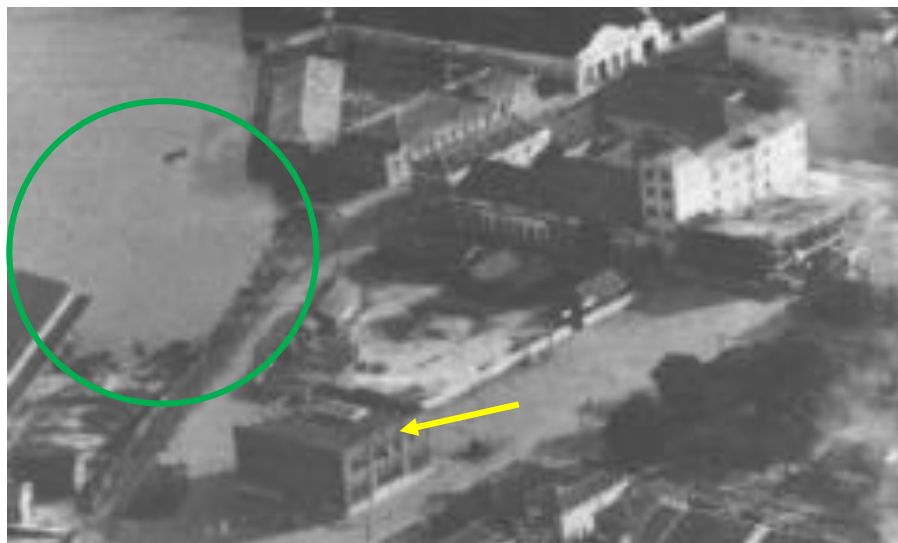


Figura 67- A praça Domingos Rodrigues na década de 1950 (1a). Na imagem podemos observar edificações na mesma. Fonte: NEAB/ UFPEL apud Alves (2018, p. 34).

Cotejando as imagens das Figuras 67 e 68 observamos que a praça das décadas de 1940 e 1950 ainda podia ser contígua às águas do São Gonçalo (localizem- se pela seta amarela que indica a edificação da antiga Alfândega e notem o círculo para visualizar a informação, mais precisamente observem que a linha de interface na década de 1950 era distinta e mais próxima da área da praça).

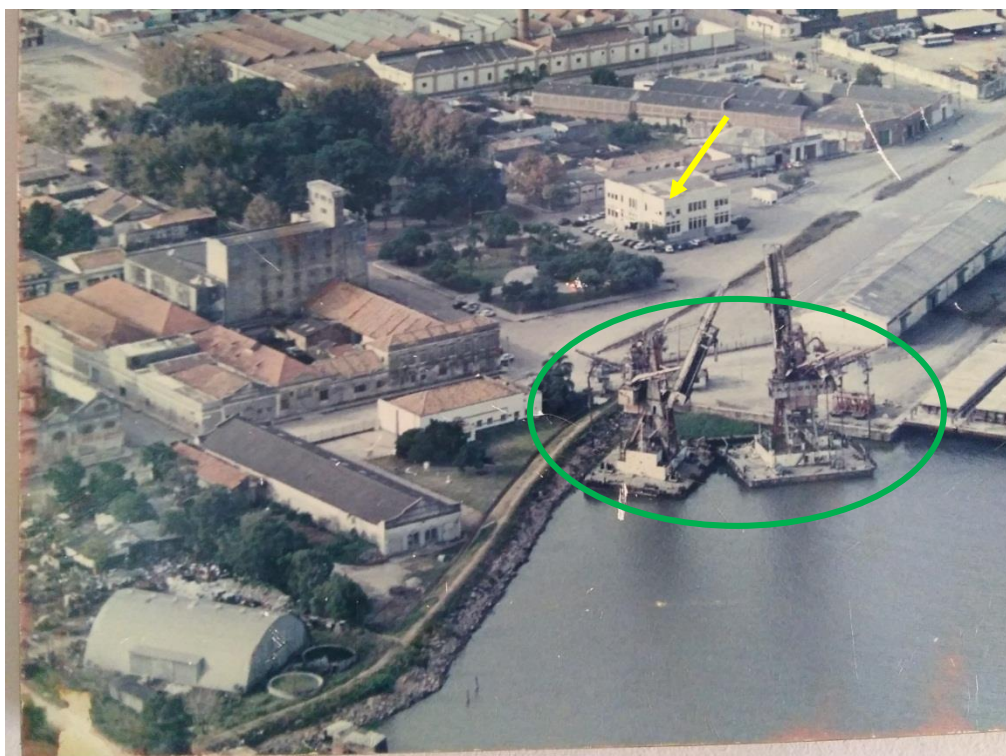


Figura 68- Imagem aérea que abrange o porto de Pelotas. Fonte: Acervo do Porto de Pelotas.

Outras imagens pretéritas (Figuras 69 e 70), do mesmo ângulo de visão que esta última, possibilitam também notar a ausência de terras na indicada parte entre a praça e o porto organizado e, além disso, embarcações em meio as águas.

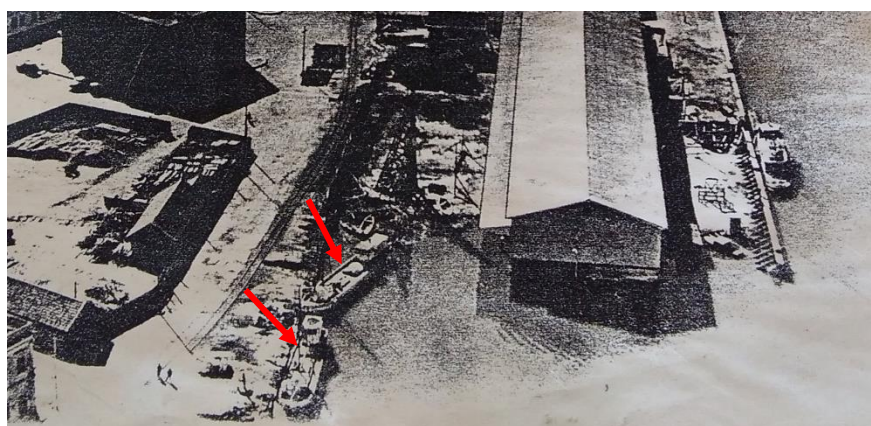
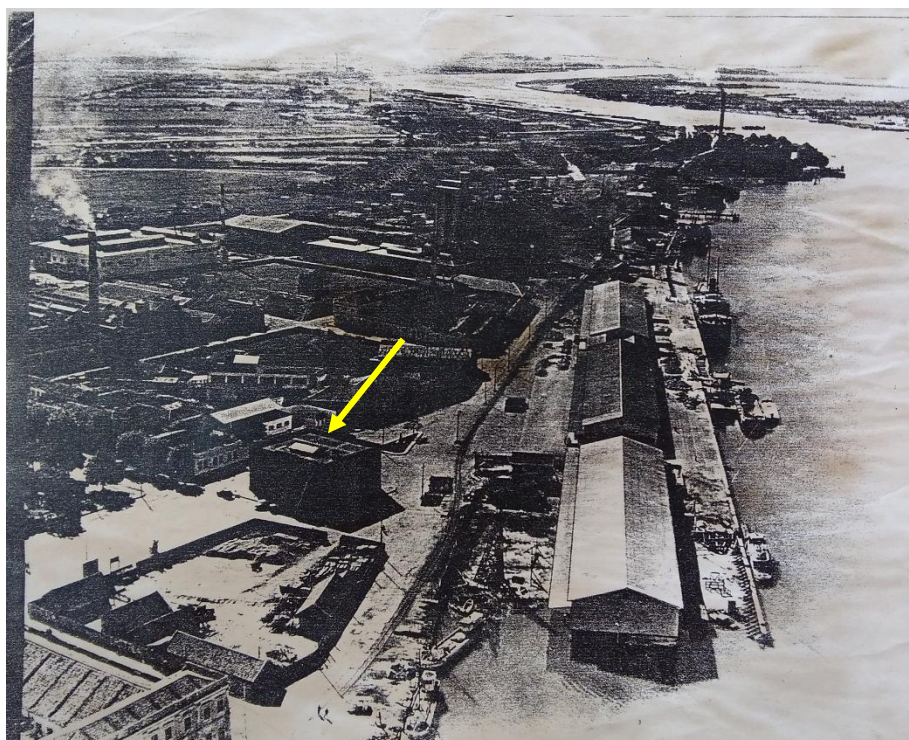


Figura 69- Porto de Pelotas (talvez a imagem seja de 1950, porque nela também podemos ver construções na praça). Vide as indicações do que aparentam remeter a embarcações. Fonte: Fotocópia do Acervo do Porto de Pelotas.



Figura 70- Porto de Pelotas na década de 1950. Fonte: Almanaque do Bicentenário de Pelotas (RUBIRA, 2014, p. 479).

Outra imagem (Figura 71) pode corroborar para essa perspectiva interpretativa ou pode remeter ao porto do ano de 1936 ou algum outro ano antes da conclusão do porto organizado de Pelotas (que ocorreu no ano de 1940). Aventa-se essas hipóteses, porque a estátua do “Sentinela da Pátria”, que aparece na imagem próxima às embarcações (Figura 71), foi inserida no porto no ano de 1936, antes da conclusão do cais do porto organizado. Essa estátua, conforme podemos notar em outra imagem (Figura 66), ficava localizada na praça Domingos Rodrigues também na década de 1940. Ela foi feita por um famoso escultor pelotense da época, Antônio Caringi, e foi posta no porto no já aludido ano¹⁷.

¹⁷ Alves, J. F. Os 110 anos do nascimento de Antônio Caringi (Parte 1), *Diário da Manhã*, Pelotas, 10 maio 2015.



Figura 71- Aspecto da Praça Domingos Rodrigues em uma enchente do porto, a estátua de Sentinela ao fundo e num terceiro plano embarcações em meio as águas do São Gonçalo. Fonte: Acervo Projeto Pelotas Memória apud Essinger, 2009, p. 134.

Quanto ao pedestal que se encontra atualmente na praça não se conseguiu descobrir quando ele foi inserido na mesma. Apenas podemos observar que houve outro nas décadas de 1930 e 1940 e que apresentava a estátua do “Sentinela da Pátria” (Vide imagem anterior).

Para nós a relevância da praça reside no fato de que ela é resultado de aterros que foram feitos no decorrer das décadas de 1870 a 1960 e porquê essa praça foi distinta, pois ela constituiu a extensão do cais do porto de Pelotas. No período de 1873 a década de 1930 ficou claro, por meio de pesquisa documental, que ela atendeu a dinâmica do porto de Pelotas. Nela eram depositadas mercadorias que seguiam depois para a cidade. Ademais nessa praça as pessoas se voltavam para as águas do São Gonçalo aguardando uma determinada embarcação e uma pessoa ou esperando surgir a vista uma embarcação de grande calado ou de baldeação para seguir para outro porto ou portos. A praça foi também ponto também de desembarque a partir de embarcações e ponto de embarque no bonde movido a animais e em carros também a tração animal (como de desembarque a partir dos referidos bondes e de carros). Ademais, em meio as chegadas e despedidas de embarcações e pessoas ocorriam confraternizações (SILVEIRA, 2014) no espaço da praça. Desse modo, essa praça possui potencial arqueológico.

A quadra e as edificações entre as ruas Dona Mariana, Conde de Porto Alegre, José do Patrocínio e Benjamin Constant (2)

Em campo podemos notar algumas edificações que aparecem em imagens do porto de Pelotas do final do século XIX.



Figura 72- Edificações na rua Dona Mariana de frente para a praça Domingos Rodrigues. Fonte: Fotografia da autora, 2017.

A edificação mais alta e que apresenta a designação “COTADA” é mais contemporânea. Ela foi construída em 1959 por uma indústria de alimentos, designada “Cisa S.A” e após décadas veio a ser a “Fábrica Cotada”, fábrica que fora direcionada para a produção de massas e biscoito (RODRIGUES, 2016, p. 200). Antes disso, ou seja antes de 1959 houve outra construção que recebeu diversos usos, inclusive abrigou a primeira Alfândega do Porto de Pelotas.

Note na imagem também que a edificação de dois andares, da esquina, se estende pela outra rua, chamada Conde de Porto Alegre. Nesta rua observamos outras construções contíguas.



Figura 73- Note a presença de três edificações, além da construção de dois pisos e ao fundo o porto organizado. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 74- As mesmas edificações reveladas anteriormente e de um ângulo mais próximo das mesmas. Fonte: Fotografia da autora 2019.



Figura 75- Edificação na rua Conde de Porto Alegre com José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 76- Vide os detalhes, ornamentos, próximos a sua platibanda. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 77- Edificação evidenciada em imagens anteriores entre as ruas Conde de Porto Alegre e José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 78- A extensão da edificação entre a rua Benjamin Constant e José do Patrocínio. Figura: Fonte da autora, 2019.

As construções vistas na Rua Dona Mariana e na esquina da Dona Mariana com Conde de Porto Alegre podem remeter a paisagem portuária do final do século XIX e começo do XX, por as mesmas aparecerem em imagens dos referidos séculos, como Alves (2018) também já notou.



Figura 79- Praça Domingos Rodrigues e as edificações à volta pela atual rua Dona Mariana. Fonte: Rubira (Org.), 2014, v. 3, p. 239.

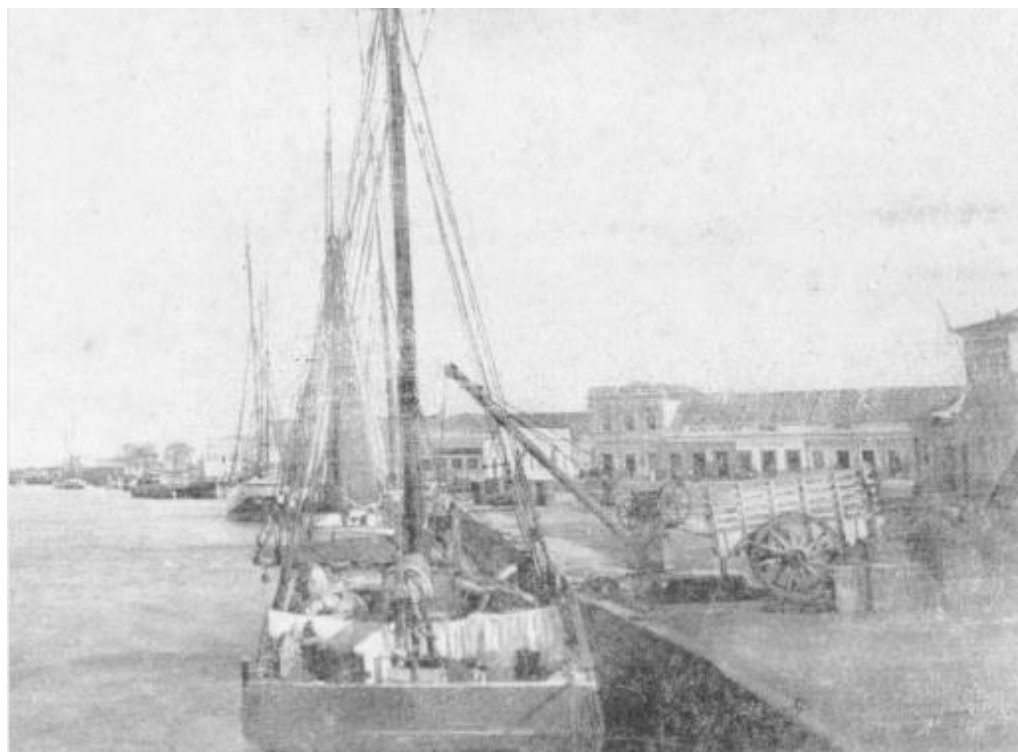


Figura 80- Praça Domingos Rodrigues e ao fundo a edificação de dois andares. Fonte: Acervo de Guilherme Pinto de Almeida apud Alves, 2018.

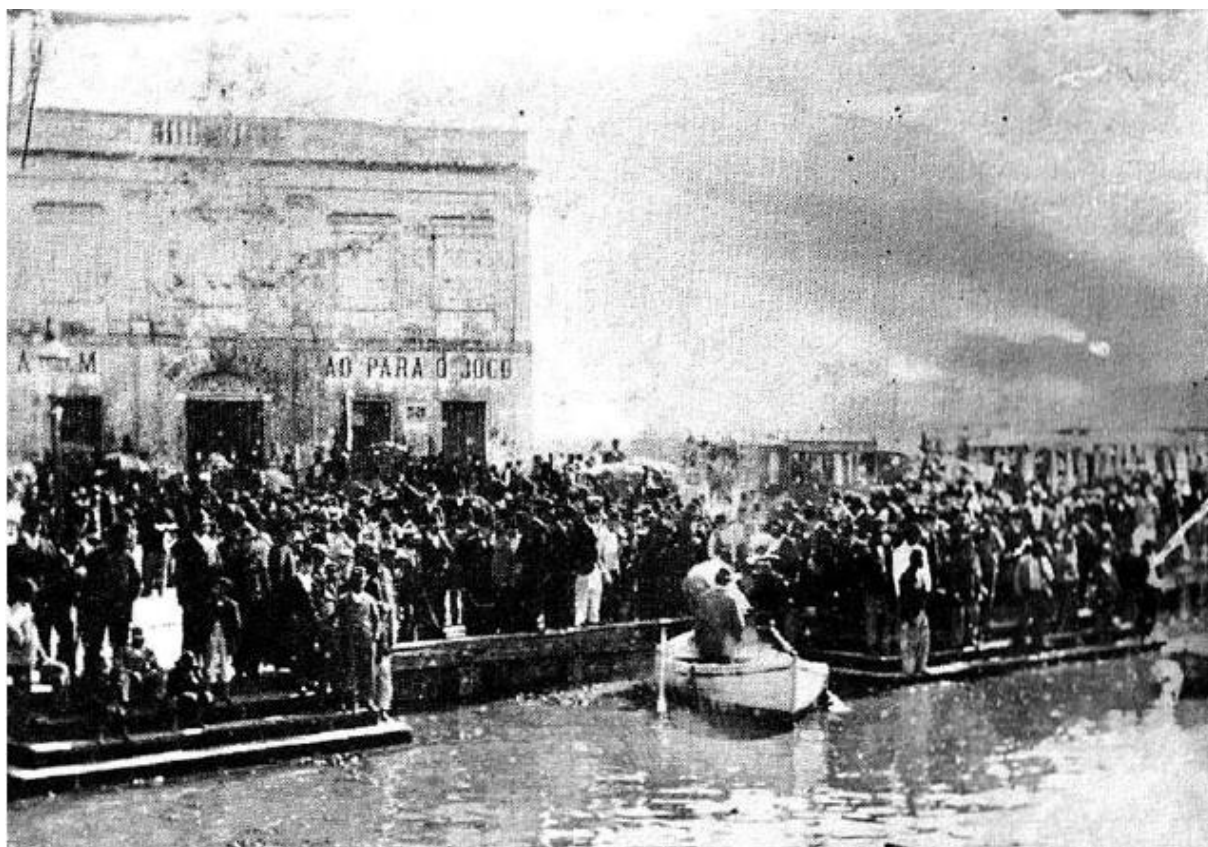


Figura 81- Edificação de dois andares pela rua Conde de Porto Alegre e seu cais. Fonte: Guilherme Pinto de Almeida apud Alves, 2018, p. 32.¹⁸

Contudo não conseguimos informações de nenhum tipo sobre as edificações adjacentes à construção de dois andares na esquina e que ficam situadas na rua conde de Porto Alegre (Figura 77). No entanto as mesmas chamam a atenção por suas platibandas. A edificação na esquina da Conde de Porto Alegre com a rua José do Patrocínio, que se estende ainda no sentido da rua Benjamin Constant (Figuras 77 e 78), apresenta ornamentos próximos a sua platibanda (Figura 76) e possui uma porta em formato de semi- arco (Figura 75). Essa construção sofreu alteração no decorrer do tempo. Ela é digna de posteriores estudos pela sua proximidade com a área dos antigos trapiches, pelos detalhes de sua fachada e ademais poderia talvez estar atrelada à dinâmica fabril e portuária.

Essas edificações, exceto a que fica localizada entre as ruas Conde de Porto Alegre, José do Patrocínio e Benjamin Constant, e a edificação que alude à extinta fábrica Cotada, foram objetos de pesquisa da arquiteta Carolina Alves (2018).

¹⁸ Carolina Alves (2018) fez uso dessa imagem e das outras duas (figuras 79 e 80) em seu trabalho de final de curso para localizar essas edificações no tempo e sua antiguidade. Inclusive as imagens de números 80 e 81 foram extraídas de seu estudo.

As estruturas de nº 3.1 e 3.2: as atuais fachadas entre o muro acústico

Entre o muro acústico, que também delimita o espaço destinado para o depósito de toras de madeira e que se encontra situado na rua Conde de Porto Alegre, há duas estruturas que foram mantidas no processo de reconfiguração do porto, que ocorreu no ano de 2016. Não foi possível realizar uma investigação arqueológica detida a respeito dessas distintas estruturas, contudo podemos aferir algumas observações tanto em relação a alguns de seus usos, como da própria área na qual estão a partir do cotejamento com dados de caráter cartográfico e documental.

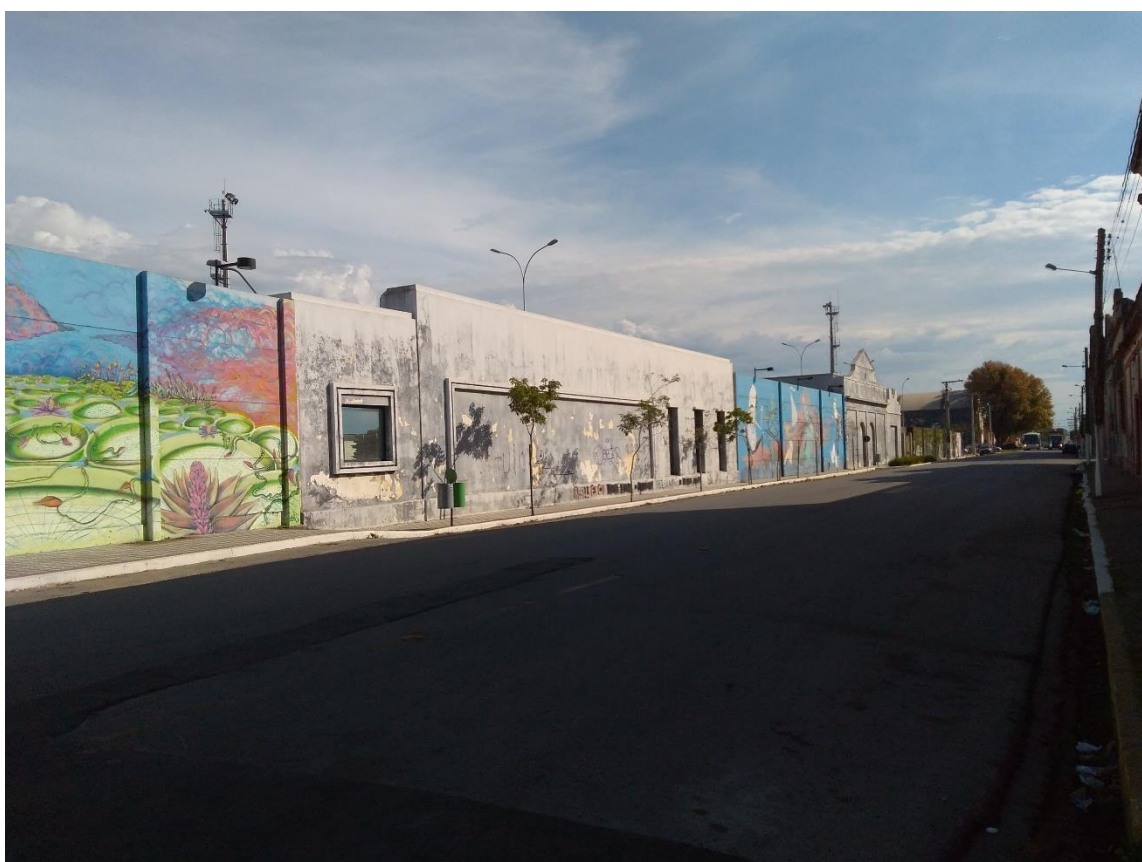


Figura 82- Muro acústico desde as proximidades da rua Dona Mariana e as duas estruturas mantidas entre ele. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 83- Perspectiva desde a entrada e saída do depósito de madeira até o prolongamento do muro acústico. Fotografia registrada entre a rua João Pessoa e a Conde de Porto Alegre. Fonte: Fotografia da autora, 2019.

Do depósito de toras de madeira aos cais de trapiches

A partir dos dados levantados, quanto à estrutura de nº 3.1, situada na rua Conde de Porto Alegre, sugere-se possivelmente que ela possa ter correspondido ao refeitório do porto e talvez possa ter sido edificada entre as décadas de 1940 e 1950. Essa estrutura apresentava outras aberturas e feições (Figura 85).



Figura 84- Uma das estruturas entre o muro acústico. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 85- Estrutura que pode remeter ao antigo refeitório do porto. Fonte: Salaberry, 2012, p. 53.

Observamos uma edificação que lembra essa estrutura pelo formato retangular, revelada na seguinte fotografia:



Figura 86- Vide a estrutura indicada por uma seta. Fonte: NEAB apud Alves, 2018, p. 34.

Carolina Alves (2018) referiu a fotografia aérea como ilustrando o porto do ano de 1958 e a ausência de uma estrutura concluída entre a rua Benjamin Constant e Dona Mariana indica que pode remeter a essa data.

No decurso da investigação se encontrou um documento de 1946 que discorre sobre a intenção da edificação de um refeitório para o porto de Pelotas. A materialidade apresentada e um mapa revelam onde foi edificado o refeitório.



Figura 87- Fragmento de planta que revela “instalações portuárias”. Fonte: Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira.

Assim, essa estrutura possivelmente pode ter despontado com o processo também de constituição do porto organizado. No que concerne ainda a essa planta é necessário fazer uma ressalva quanto à edificação designada como “Trapiche São Pedro”. Ela não alude ao Trapiche São Pedro do início do século XX, pois este último ficava localizado no ponto onde foi edificado o refeitório.

Uma estrutura nomeada como refeitório aparece também numa planta do porto de Pelotas do ano de 1946.

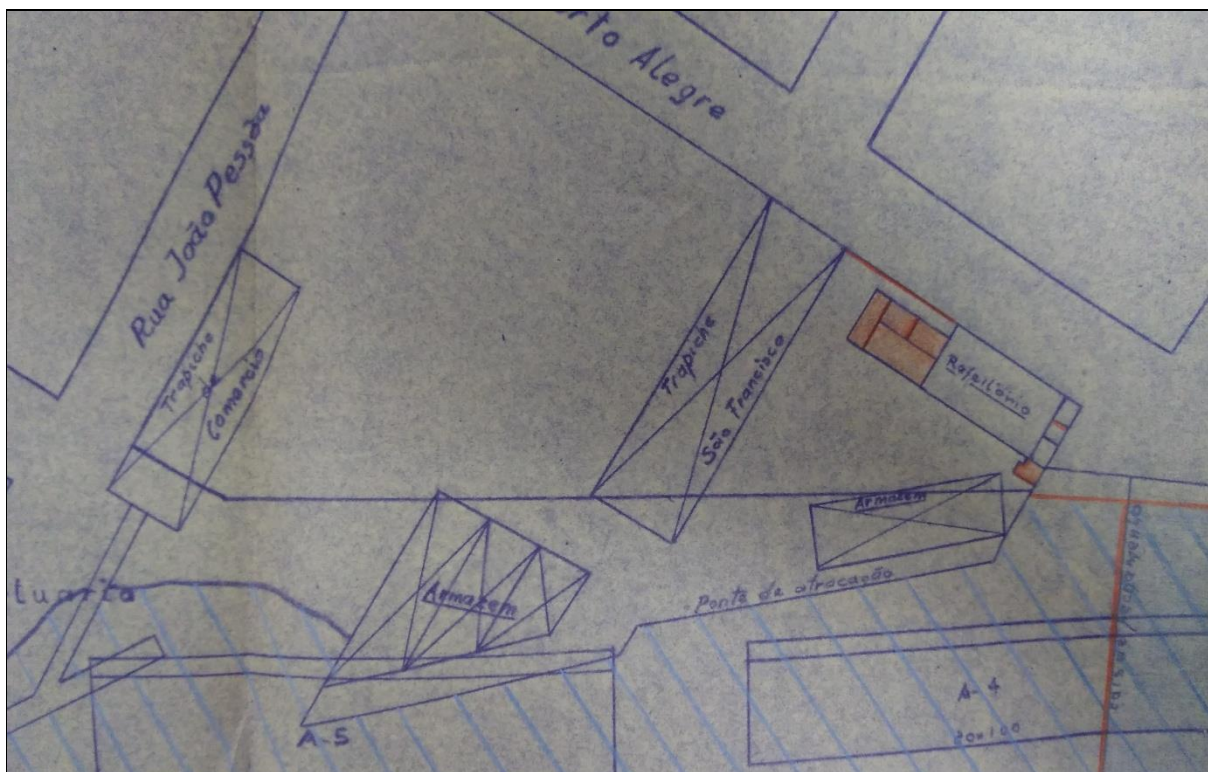


Figura 88- Fragmento de uma Planta Baixa do Projeto do Refeitório do Porto de Pelotas de 1946. Fonte: Acervo da Biblioteca do Porto de Porto Alegre.

No que atina a outra estrutura de nº 3.2, a mesma se encontra também na rua Conde de Porto Alegre e com sua fachada de frente para a rua José do Patrocínio.



Figura 89- Fachada da outra estrutura que fica em frente à rua José do Patrocínio. Fonte: Fotografia da autora, 2019.

No ano de 2010 a edificação ainda existia em toda sua extensão, como a que pode remeter ao refeitório do porto, e apresentava essa aparência:



Figura 90- Indicada como “Garagens de máquina” por Salaberry (2012, p. 53). Fonte: SALABERRY, 2010, p. 53.

No ano dessas imagens (Figura 90), conforme informou Salaberry, essa estrutura funcionou como “Garagens de máquina” (SALABERRY, 2012, p. 53).

A edificação já estava presente no porto de Pelotas na década de 1950, conforme podemos visualizar na fotografia abaixo e essa nos revela que ela se estendia no sentido do São Gonçalo.

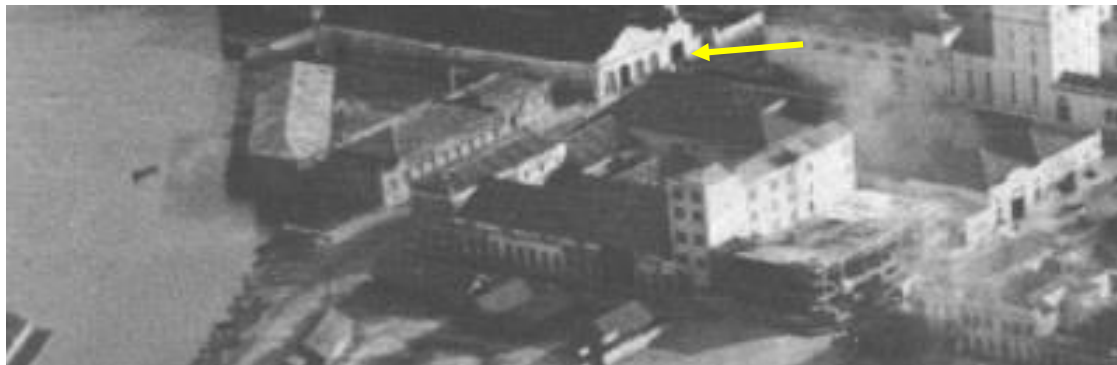


Figura 91- Fotografia que revela o “Armazém São Francisco”. Fonte: NEAB apud Alves (2018).

Essa estrutura também se configurou como o “Armazém São Francisco”, conforme nos informa um documento da Prefeitura Municipal de Pelotas¹⁹.

Nessa área, utilizada atualmente para o depósito de toras de madeiras, no início do século XX apresentava uma escada de desembarque, os Trapiches São Pedro, São Francisco. Outra planta da década de 1930 nos informa que foi nessa área também, ou seja delimitada pela rua conde de Porto Alegre, João Pessoa e às margens do São Gonçalo onde foi estabelecido o Trapiche do Comércio. Ademais, notamos que no mesmo ponto onde atualmente existe a fachada do extinto “Armazém São Francisco” era onde estava situado o “Trapiche São Francisco”.

¹⁹ Prefeitura Municipal de Pelotas. Gabinete do Prefeito. Decreto Nº 5.865, de 30 de setembro de 2015, o qual informa também a exclusão dessa edificação do inventário do Patrimônio Histórico e Cultural de Pelotas.



Figura 92- O porto de Pelotas e a área utilizada para o depósito de toras de madeira. Fonte: Feito pela autora no software Google Earth, 2019.



Figura 93- Fragmento de Planta da Cidade de Pelotas de 1922 que revela a área dos Trapiches do Porto. Fonte: encarte "Planta da Cidade de Pelotas", 1922 do livro de Caldas, 1993.

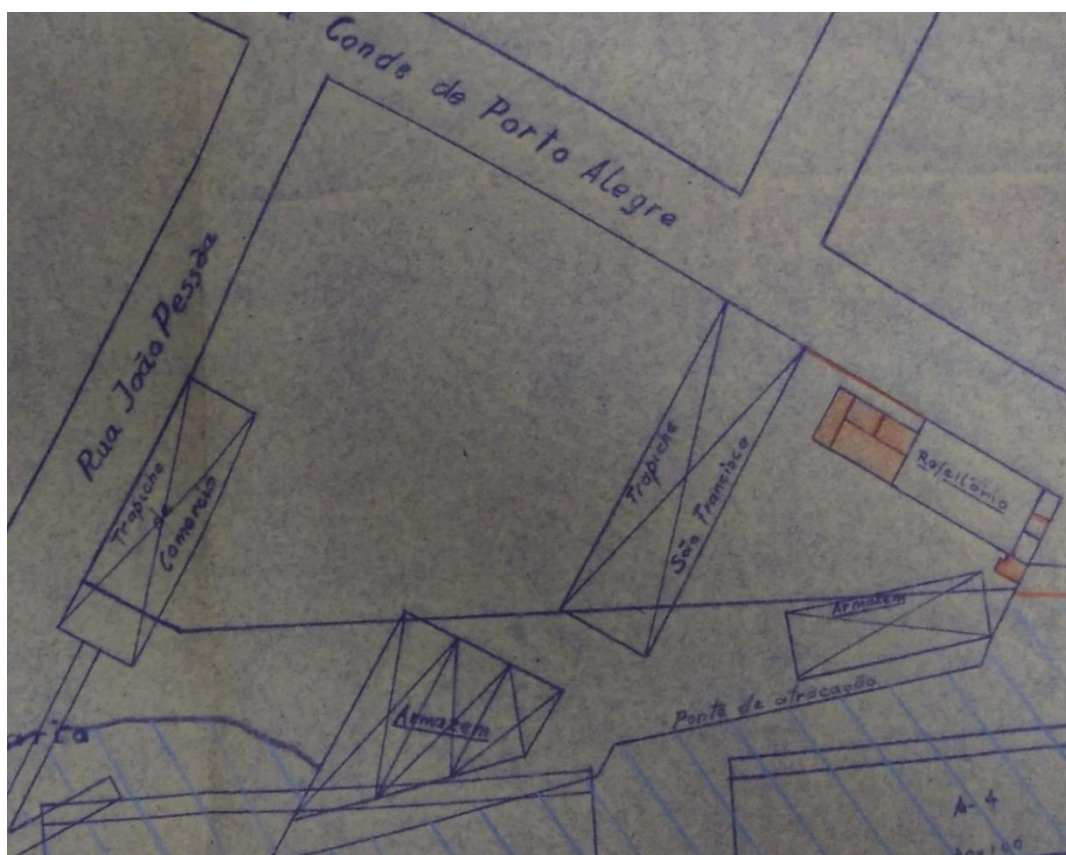
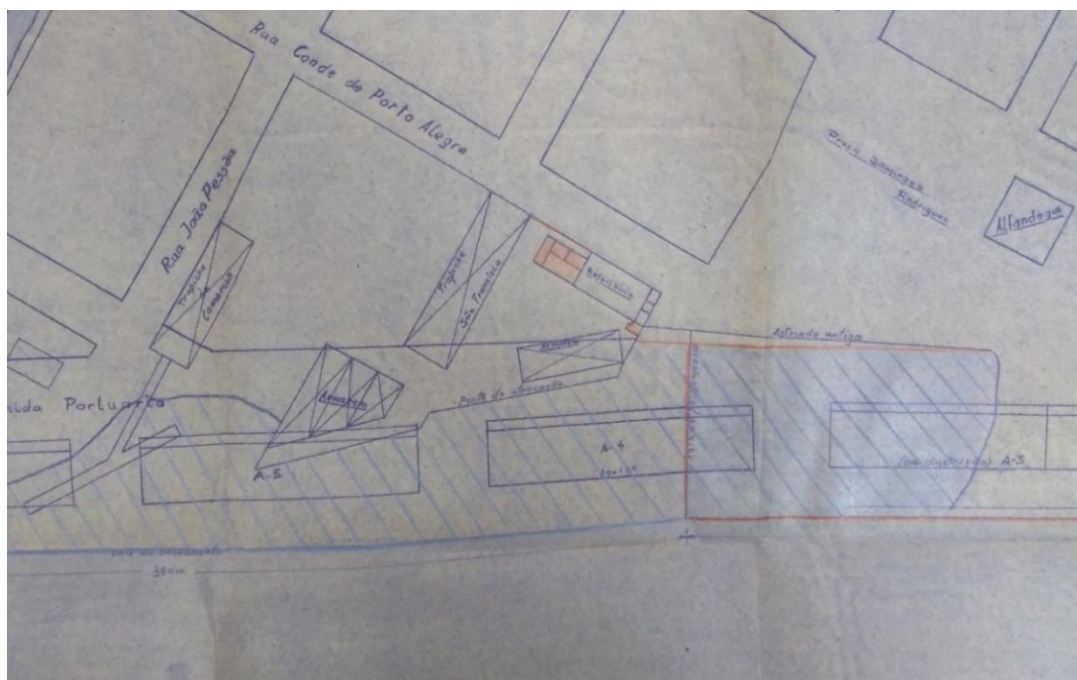


Figura 94- Fragmentos de uma Planta Baixa do Projeto do Refeitório do Porto de Pelotas de 1946.
Fonte: Acervo da Biblioteca do Porto de Porto Alegre.

Deste modo não podemos depreender informações do porto de nosso interesse a partir das estruturas visíveis na superfície, contudo podemos levantar uma hipótese, ou seja que talvez o “Armazém São Francisco” remeta à estrutura do Trapiche São Francisco. Essa hipótese pode ser esclarecida com pesquisas vindouras de caráter histórico e arqueológico.

A partir da prospecção física e documental dessa área chegamos a perspectiva de que a subsuperfície e às margens dessa área possui um potencial histórica e arqueológica de nos informar como foi sendo transformada e utilizada a mesma.

O cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense

Dentro das propriedades do Clube, no ano de 2018, mais precisamente quando estávamos sobre uma das pontes foi nos indicado ao longe uma embarcação antiga transformada em um cais do aludido clube (Figura 95).

As coordenadas UTM do cais de embarcação são (os registros foram feitos em cima do cais de embarcação): ponto central da popa é 22J0374327, 6483027 e o ponto central da proa é 22J0374326, 6482981. O aludido casco de embarcação tem por volta de 48, 26 m de comprimento, medição obtida desde a popa até a proa (a medição foi feita estando em cima do cais de embarcação).



Figura 95- Um cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense a partir de uma de suas pontes. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 96- O cais de embarcação a partir de outro ângulo de visão. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Aproximando- se da embarcação é possível notar que o cais de embarcação está rodeado, a boreste, mais próximo da proa, por uma ponte de tábuas de madeira e que as hastes de madeira na vertical dessa ponte são usadas, juntamente com outras hastes ao redor, para atracar embarcações.



Figura 97- Registro do cais de embarcação de um ângulo mais próximo do mesmo. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 98- O cais registrado a boreste e no sentido de sua proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 99- A ponte de madeira que contorna o cais de embarcação, a boreste, em toda sua extensão. Fonte: Fotografias da autora, 2018.



Figura 100- A outra ponte que fica entre a ponte que contorna o cais. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Também no flanco que corresponde a boreste da embarcação, desde a meia nau até uma extensão que vai um pouco além da popa, o cais está contornado por edificações que são utilizadas, conforme informações obtidas em conversas informais, como garagens do clube. Nesses hangares, chamados de garagens por alguns dos sócios, são guardadas as embarcações de seus sócios como também podem servir como um espaço para guardar as varas de pesca. Além disso, segundo informação que obtivemos em campo, dentro desses espaços há cozinha, churrasqueiras, ou seja, são utilizados também para confraternizações e para lazer pelos afiliados do clube.





Figura 101- As garagens (hangares) do Clube Natação e Regatas Pelotense. Fonte: Fotografias da autora, 2018.

A bordo do cais de embarcação observamos e sentimos com os pés um piso compactado, que aparenta ter sido feito de concreto. Na proa há uma pequena elevação e um degrau que dá acesso a ela e, além disso, há duas estruturas, uma em cada lateral da proa, que lembram um corrimão e servem de suporte para uma mesinha de tábua retangular e comprida.

Segundo depreendemos a partir das explanações do funcionário do clube, Sílvio, e do sócio Flávio Bernadi a proa é utilizada para pesca.



Figura 102- Sobre o cais, a proa e os seus detalhes. Fonte: Fotografias da autora, 2018.



Figura 103- A extremidade da proa e a elevação construída sobre a mesma. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 104- A extremidade da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 105- As colunas das extremidades da elevação e as suas argolas (Vide indicativo na imagem acima, setas vermelhas). Fonte: Fotografias da autora, 2019.



Figura 106- A proa de um ângulo mais próximo de sua extremidade e as suas outras colunas. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 107- Colunas das extremidades, a bombordo e a boreste, e a coluna do centro é a que fica no meio da proa e as argolas que cada coluna apresenta (Vide imagem acima e o indicativo de suas posições) Fonte: Fotografias da autora, 2019.

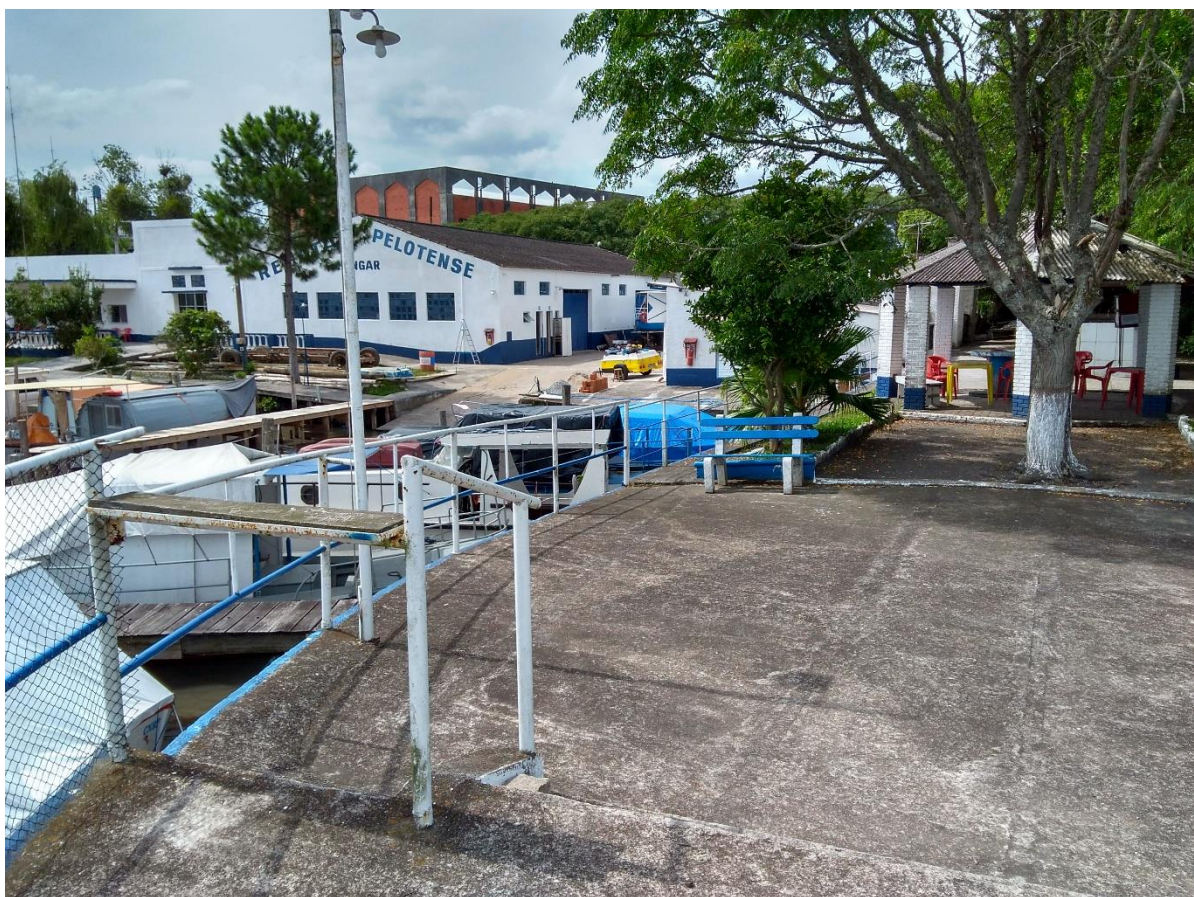


Figura 108- Registro feito na proa em direção a meia nau e a popa. Vide as outras construções do Clube à esquerda da imagem. Fotografia da autora, 2018.

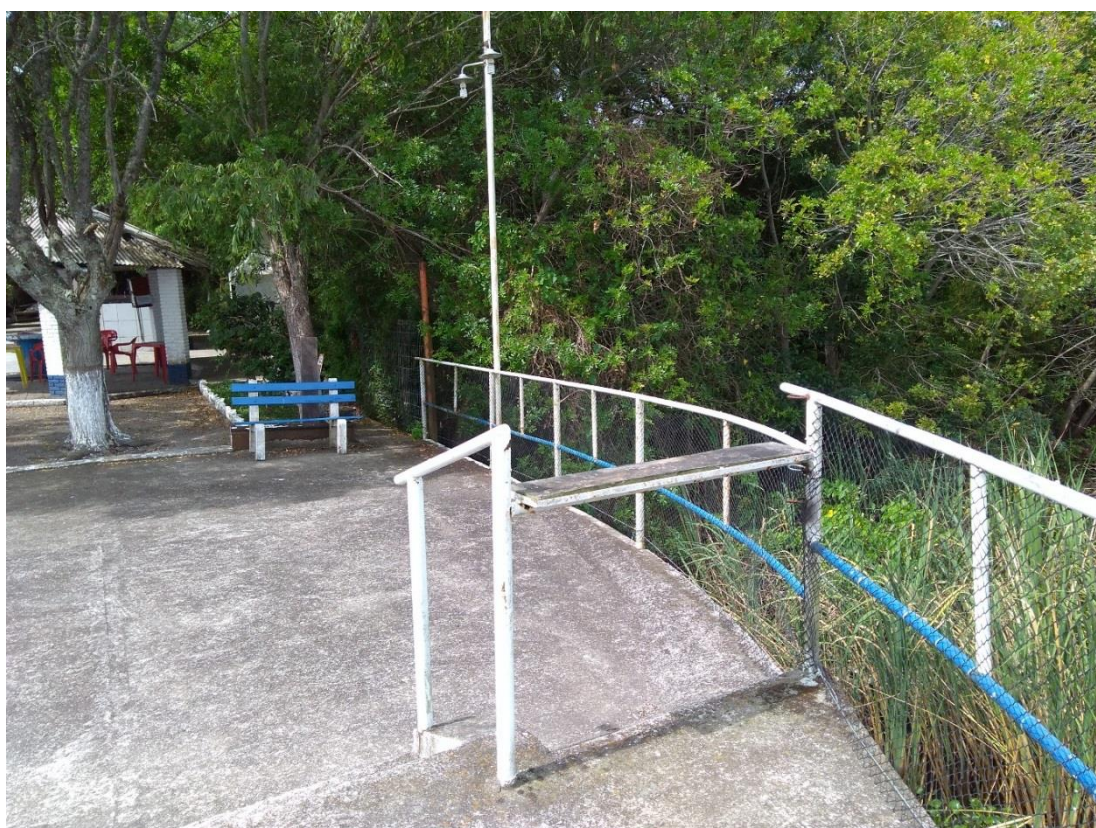


Figura 109- Registro fotográfico feito também a partir da proa e do outro flanco da embarcação, o que apresenta densa vegetação. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Sobre essa embarcação existem três coberturas de telha, uma delas fica relativamente próxima da proa, enquanto outra está localizada num ponto a meia nau da embarcação e a terceira situa se na popa. Conforme ilustram as fotografias, dentro desses espaços há mesas, assentos e churrasqueiras.

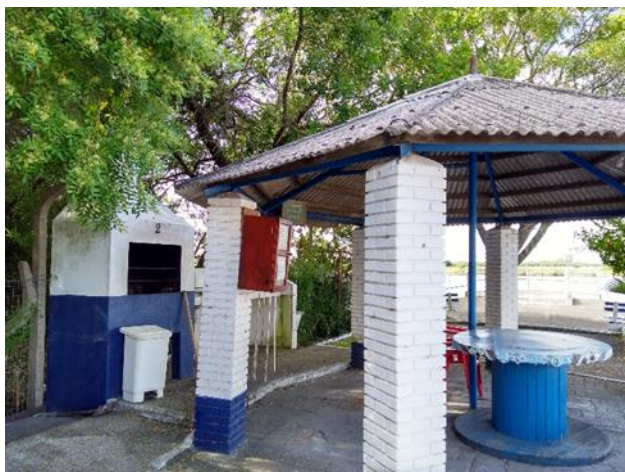


Figura 110- Segundo Flávio Bernardi, essa cobertura é mais antiga, remontando há dez anos atrás, ou seja, ao ano de 2009. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 111- Outra das coberturas situada a meia- nau. Ao longe é possível visualizar a cobertura mostrada anteriormente. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 112- A terceira cobertura próxima da popa do cais de embarcação e seus elementos, ou seja, mesa, assentos, pia e churrasqueira. Fonte: Fotografia da autora, 2018.





Figura 113- As imagens mostram a cobertura próxima da popa e as demais vistas a partir da popa.
Fonte: Fotografias da autora, 2018.



Figura 114- Registro fotográfico feito também a partir a popa, porém nele podemos observar melhor todas as coberturas reveladas anteriormente. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 115- Registro feito estando na popa e a partir de outro ângulo. Vejam as colunas à direita da imagem que correspondem as chaminés das garagens (que funcionam na lógica também de hangares).
Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Conforme as explicações de Flávio Bernardi, a cobertura localizada mais a meia nau e a no sentido da popa foram construídas recentemente, há cinco anos atrás, por volta do ano de 2014.

No que concerne aos elementos que possivelmente remetem à embarcação e foram mantidos, foi identificado sobre a embarcação, na parte correspondente a popa, um leme. Quanto ao casco da popa e possível visualizá-lo saindo de dentro da área do clube e adentrando no espaço que fica ao seu lado, que apresenta essa densa vegetação e atualmente pertence ao porto organizado. Nesse outro ponto, do lado externo da embarcação e das propriedades do clube, podemos notar marcas que remetem a uma antiga técnica de construção naval designada rebitagem.



Figura 116- A popa do cais de embarcação e o leme da antiga embarcação em meio a tábuas. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 117- O leme da popa de um ângulo de perspectiva mais próximo. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 118- Pupa do cais de embarcação do lado externo do mesmo, mais precisamente estando no terreno ao lado do clube, o que apresenta uma paisagem repleta de vegetação. Fonte: Fotografia da autora, 2018.





Figura 119- Nessas imagens observamos as marcas de rebite em seu casco. Fonte: Fotografias da autora, 2018.

Novamente dentro da área do Clube, num ponto próximo de sua proa e a meia nau, podemos visualizar o contorno do que outrora foi seu porão.



Figura 120- Contorno do que deveria ter correspondido ao porão. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 121- Vide o contorno a partir de distintos ângulos de visão. Fonte: Fotografias da autora, 2018.

Adentrando nas águas do São Gonçalo por meio de uma embarcação, essa atividade foi realizada em campo mediante uma chalupa, enxergamos o casco da proa e de partes das laterais da embarcação. Apesar do aspecto corroído e enferrujado do casco, o mesmo revela também marcas de rebite. Ademais, podemos enxergar tábuas na vertical por dentro de seu casco. Essas, de acordo com as explicações de Flávio Bernardi, formam uma caixa de madeira dentro da qual foram postos ferros e concreto visando com isso estabilizar a embarcação.



Figura 122- O casco da proa em meio as águas do São Gonçalo. Nessa imagem é possível notarmos as marcas de rebite em seu casco e as chapas que o constitui. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

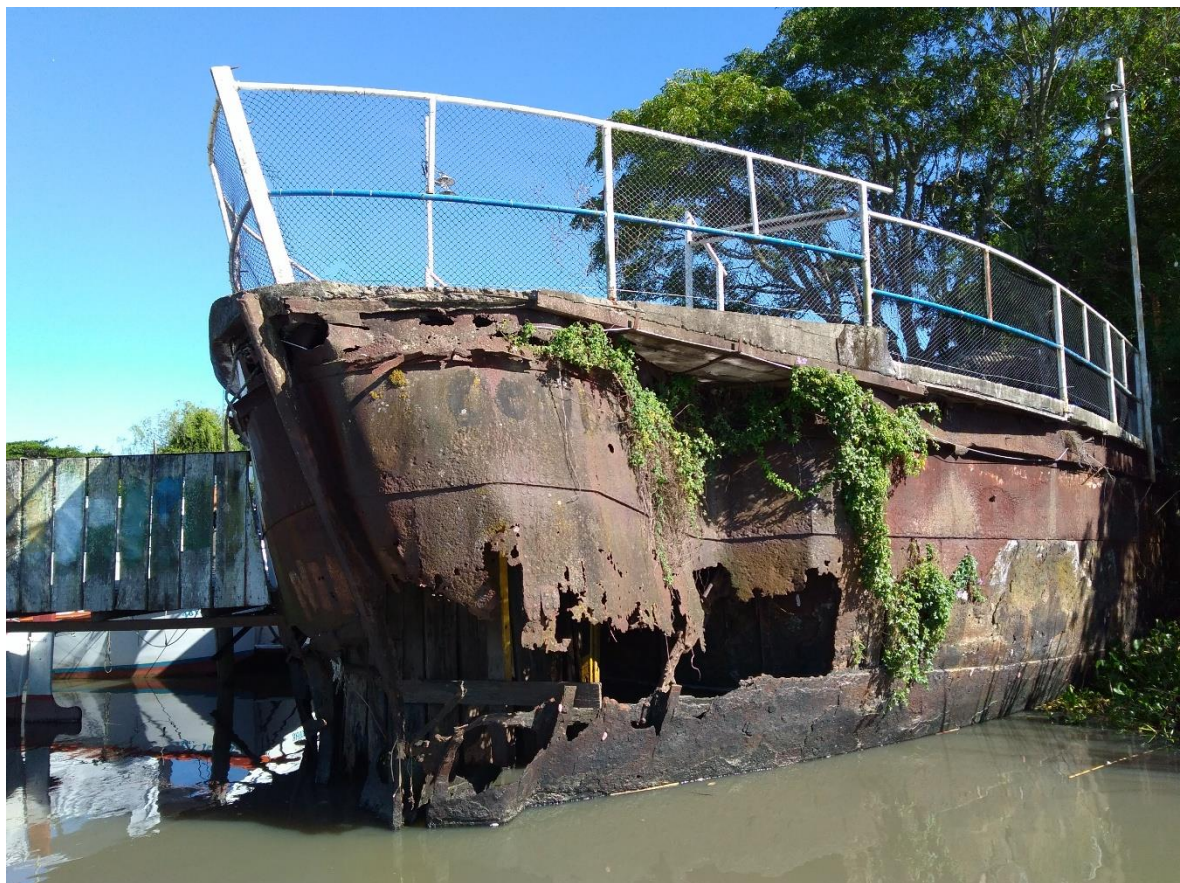


Figura 123- Fotografia abrangendo um dos flancos da embarcação. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

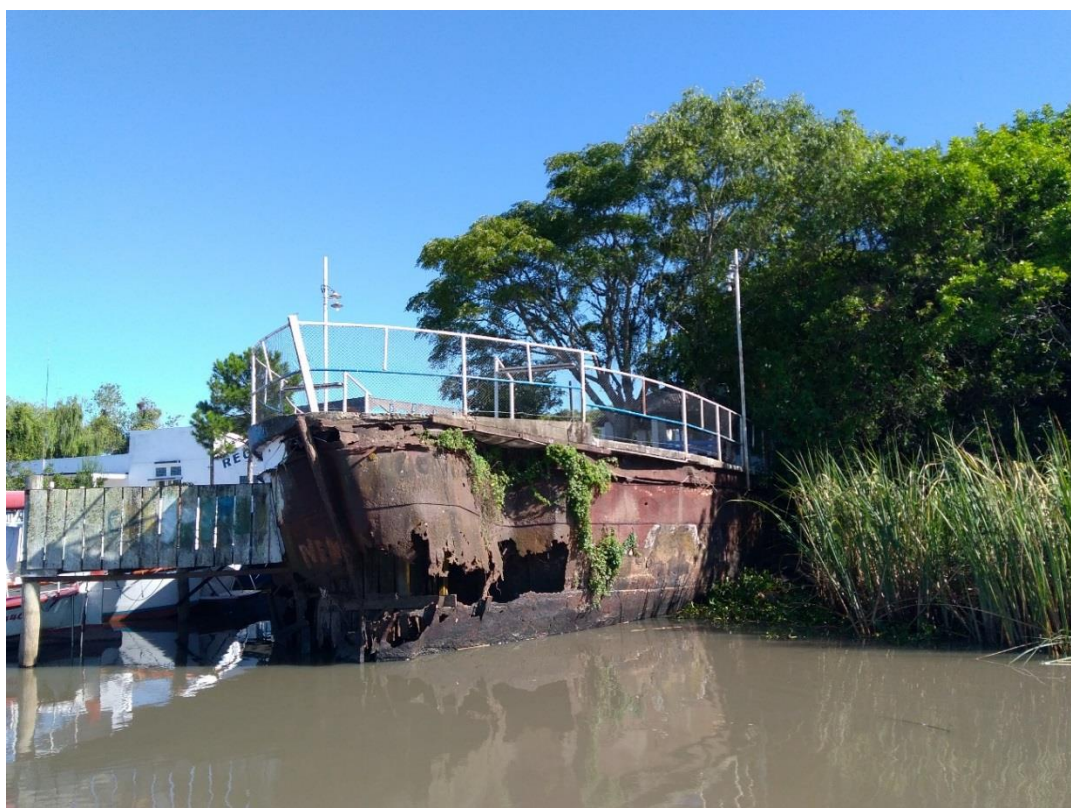


Figura 124- O casco de embarcação de um ponto mais distante. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Em meio as águas podemos constatar também, como é possível observar estando em cima da embarcação e do lado externo no sentido da popa, que a bombordo há uma densa vegetação. O arvoredado encontra-se em uma das áreas do porto organizado, a mesma onde se encontra o casco da popa dessa embarcação. Há décadas passadas nesse lugar, segundo as explanações de Flávio Bernardi, era depositado carvão e fornecido a embarcações a vapor.

Essa paisagem, mais especificamente esse cais de embarcação contemporâneo se tornou mais compreensível a partir dos dados orais fornecidos no ano de 2019. Além disso, as informações orais indicaram o que também seria relevante para registrar. Ademais já tínhamos igualmente em mente o que faltava registrar mediante uma lente de uma câmera fotográfica, deste modo no ano de 2019 o ângulo de visão voltou-se para o lado externo da embarcação, próximo a ponte de madeira que a contorna a boreste, a partir do qual podemos observar seu casco pintado de branco.





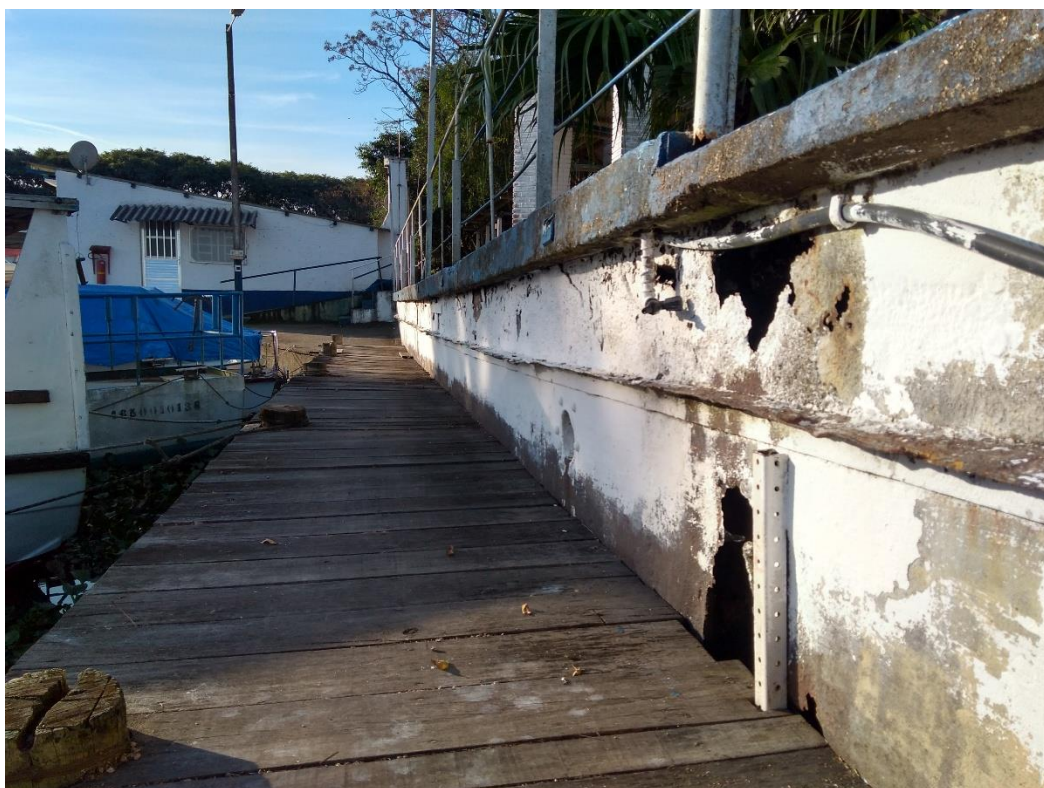


Figura 125- Imagens revelando o casco da embarcação do flanco que apresenta a ponte, desde sua proa até a meia- nau, aproximadamente. Fonte: Fotografias da autora, 2019.

Nessas outras imagens podemos vislumbrar os detalhes desse casco e uma base de madeira que antecede o assoalho de concreto. Segundo Flávio Bernardi e Sílvia essas tábuas remetem a época que havia apenas essa base na embarcação e a mesma, segundo Flávio, era utilizada como cancha de bocha.





























Figura 126- Diversas imagens que mostram o casco a boreste, do flanco externo, desde a proa em meio ao São Gonçalo até próximo a meia nau. Fonte: Fotografias da autora 2019.



Figura 127- Imagem revela uma base de madeira que antecede a camada de concreto. Fonte: Fotografia da autora, 2019.

Como uma paisagem não é estática, ou seja, pode ser alterada por fatores ambientais ou pela ação de pessoas, no ano de 2019, mais especificamente no mês de junho podemos vislumbrar seu leme em toda a sua extensa e assim obtivemos uma medida mais próxima da real, assim suas dimensões são: 1, 09 m de comprimento, 35 cm de altura na parte que apresenta uma coluna que a sustenta e medido desde o assoalho de concreto até o topo do círculo e a base do círculo mede 17 cm de diâmetro (para situar melhor a localização do leme e de outros dos elementos que remetem a embarcação vide croquis em Apêndice A).



Figura 128- Popa do cais de embarcação já sem as tábuas. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 129- O leme da popa em toda a sua extensão. Fonte: Fotografia da autora, 2019.



Figura 130- O leme visto de cima. Fonte: Fotografia da autora, 2019.

Um cais de embarcação: a embarcação e o contexto da constituição do cais

Na atividade de levantamento arqueológico nos cativou a atenção quando fomos informados acerca desse cais de embarcação devido ao fato de que isso pode nos reportar a uma prática internacional de solução para a extensão de um cais, como da zona portuária de São Francisco (DELGADO, 2009), e nisso a um tipo de reapropriação de um material náutico. A relevância desse cais tornou-se mais acentuada quando percebemos as marcas de rebite por meio da observação direta e dos registros fotográficos produzidos em campo. Ao pesquisar acerca da técnica de construção naval constatamos que essa embarcação pode ter sido construída entre o final do século XIX e primeiras décadas do século XX.

Deste modo, avaliamos que ela poderia estar relacionada ao porto sob foco nesse estudo, ou seja, pelo seu possível período cronológico de construção como por nos remeter a um tipologia de embarcação do período industrial.

A segunda questão que julgamos ser pertinente foi descobrir que tipologia de material flutuante era aquela. Em campo, em conversas informais, houve pessoas que se referiram a tal embarcação como chata e outras como batelão. Deste modo, empreendemos esforços para realizar uma pesquisa de tipologias de embarcações fluviais do final do século XIX e início do século XX. Com base no material consultado, que foram poucos já que parece haver quase nada de material que discorra a respeito do que seriam estas embarcações, não somos capazes de esclarecer o que de fato caracteriza cada embarcação, ou seja seus traços matérias ou/e função náutica. Assim, prosseguimos a busca por tentar entender os aspectos náuticos que possui cada embarcação a partir da análise de registros fotográficos que trazem essas embarcações, porém notamos no material consultado, um Álbum de fotografias²⁰, o único que tivemos acesso, que cada tipologia construída talvez num mesmo ano e no decurso das décadas poderiam se diferir, ou seja, no que se refere ao formato de suas proas e popas e os elementos náuticos sobre seus convés.

Ademais, rememorando as definições para cada tipologia de embarcação, percebemos que é necessário descobrir outros dados náuticos do cais de embarcação do clube, como o calado da embarcação, que infelizmente não está visível em sua proa, se havia ou não outros elementos náuticos, além do leme e do contorno do porão sobre o convés e qual função náutica possuía a embarcação, ou seja, o que transportava, o que nos ajudaria a nos aproximar de sua tipologia.

Assim, ao término desse exercício analítico e reflexivo não se chegou a uma conclusão quanto a tipologia do cais de embarcação do clube, porém certamente trata-se de uma chata ou batelão. Conforme podemos observar no decurso da pesquisa, chatas foram empregadas na dinâmica aquática, fluvial e lagunar, do estado do Rio Grande do Sul (conforme evidenciamos nos próximos parágrafos) e o batelão fez parte dessa paisagem náutica²¹.

Como parte também dessas investigações, realizamos pesquisas em documentos e materiais secundários, como estudos acadêmicos, e a partir dos dados obtidos fomos orientados para a perspectiva que pode se tratar de uma chata, pois desde o início do século XX até suas primeiras décadas podem ter sido empregadas

²⁰ Fotos históricas. Embarcações, 2015. Coordenação do Eng. Edson Machry. Contribuição do Patrimônio e Biblioteca da SPH (Superintendência de Portos e Hidrovias).

²¹ Vide um indício da presença de batelão no seguinte documento: Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 2 setembro de 1904, p. 37.

chatas na prática de transbordo de mercadorias até o porto de Rio Grande²² e, além disso, na década de 1920 houve no porto de Pelotas o estabelecimento, possivelmente de uma de suas filiais, da *Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo*²³. Essa Companhia fundada em 1889 se localizava no Arroio dos Ratos, também empregava chatas na prática de distribuição de carvão²⁴.

Não se conseguiu descobrir se a filial dessa empresa ficava precisamente ao lado do clube, contudo o CADEM certamente foi estabelecido ao lado do clube, ou seja, no espaço que condiz a bombordo da embarcação e onde há uma densa vegetação numa extensão de terra considerável. Nesse espaço ocorria o “[...] recebimento e embarque de carvão.” (Plano Mestre. Porto de Pelotas, 2013, p. 35).



Figura 131- Fragmento de imagem que indica a área que correspondia ao CADEM e ao lado o cais de embarcação do clube²⁵. Fonte: Bandeira, 2014, p. 68.

No Plano Mestre (2013, p. 35) do porto de Pelotas é informado uma área de 17. 810 m², que se refere a área total que correspondia ao CADEM.

No estudos acadêmicos (KNUTH, 2013; BANDEIRA, 2014) e no Plano Mestre do porto de Pelotas (2013) citam a área apenas como “CADEM”, “antigo terminal CADEM” (SPH apud KNUTH, 2013, p. 78) sem revelar o significado da sigla. Em pesquisa a única sigla CADEM que localizamos remete ao *Consórcio Administrador de Empresas de Mineração* (SILVA, 2007; GOLASZ, 2013; KLOVAN, 2014). O aludido consórcio foi constituído em 1936 e representou a junção da “Companhia Estrada de

²² *A Opinião Pública*, Pelotas. (notícias dos jornais do início do século XX revelam a prática de transbordo por meio de chatas, talvez essa prática náutica estivesse correlacionada também ao porto de Pelotas).

²³ Arrendamento. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1921, p. 17 e 18; Arrendamento. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1922, p. 20.

²⁴ Documento da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo. 1893. Porto Alegre: Estabelecimento typographico de Gundlach & C.

²⁵ O cais de embarcação foi assinalado pela autora da dissertação.

Ferro e Minas de São Jerônimo”, de Arroio dos Ratos, com a “Companhia Carbonífera Rio-Grandense”, de Butiá (duas companhias de mineração que atuavam no estado do Rio Grande do Sul) (SILVA, 2007, p. 158-159; KLOVAN, 2014, p. 36). Esse consórcio perdurou até 1964, quando seus bens passam a ser posse de outra companhia, ou seja, da Companhia de Pesquisa e Lavras Minerais, COPELMI (GOLASZ, 2013, p. 58; KLOVAN, 2014, p. 36).

Num estudo acadêmico foi feita menção a um relatório que discorre sobre embarcações empregadas pelas companhias mineradoras (que constituíram o CADEM) no transporte de carvão e suas relações fluviais com o porto de Pelotas. Nele consta o seguinte:

Continuamos a dedicar a maior atenção à conservação das nossas embarcações e, juntamente com a Cia. Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo, nossa consorciada, adquirimos por um milhão de cruzeiros os estaleiros Mabilde, na ilha da Pintada, em Porto Alegre. Com êsse estaleiro e com os de Xarqueadas, estando agora atendendo com toda a eficiência à conservação e reparo de mais de 100 embarcações, entre rebocadores e chatas, usadas no serviço de transporte fluvial do carvão das minas consorciadas até os portos de Pôrto Alegre, Pelotas e Rio Grande (sic). (RIO DE JANEIRO. Relatório de atividades da Companhia Carbonífera Riograndense das Minas de Butiá. Abril de 1943. Apresentado por Roberto Cardoso. Também publicado no Jornal do Comércio, 20/04/1944. apud SILVA, 2007, p. 127).

Outro escrito e excerto, que parece se remeter também a época do CADEM, revela o uso de chatas e o transporte até o porto de Pelotas na seguinte passagem: “O carvão de São Jerônimo, ao alcançar o rio, no Pôrto de Charqueada, bem como a fração restante de Butiá, é carregado em chatas com destino a Pôrto Alegre, Pelotas e Rio Grande” (PINTO, 1955, p. 527).

Localizamos no estudo de Cristina Silva (2007) algumas fotografias das embarcações que conduziam carvão.



Figura 132- Uma das embarcações que conduzia carvão e remete as décadas de 1930 e 1940 (SILVA, 2007, p. 124). Fonte: Acervo pessoal de Ênio Marques apud Silva, 2007, p. 124.



Figura 133- Uma das embarcações que conduzia carvão e remete as décadas de 1930 e 1940 (SILVA, 2007, p. 126). Fonte: Acervo pessoal de Ênio Marques apud Silva, 2007, p. 126.

O casco das duas embarcações lembram o casco e a proa do cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense, ainda que esta última esteja com a proa descaracterizada um pouco por as chapas do casco estarem encolhidas, amassadas e corroídas pela ferrugem (Vide fotografias do campo no tópico anterior).

As informações apresentadas acima vão ao encontro de dados orais, obtidos em conversas informais e entrevista, de que ao lado do Clube existiu o que é evocado como o “Ponto do Carvão”. Contudo, são necessárias outras pesquisas para descobrir se houve outra companhia, consórcio ou empresa fornecedora que se instalou na área ao lado do clube e qual a frota de embarcações que o CADEM possuiu no decurso das décadas, como a que concerne a anterior “Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo”. Entretanto, para fins de interpretação da referida embarcação, a mesma pode remeter talvez a época da Companhia São Jerônimo ou/e do CADEM.

Essa perspectiva é fundamentada no fato de que a única informação que obtivemos, a respeito de desde quando essa embarcação poderia estar no ponto onde se encontra hoje, é uma planta do porto de Pelotas (Figura 134) que nos sugere que ela poderia estar ali por volta de 1930.

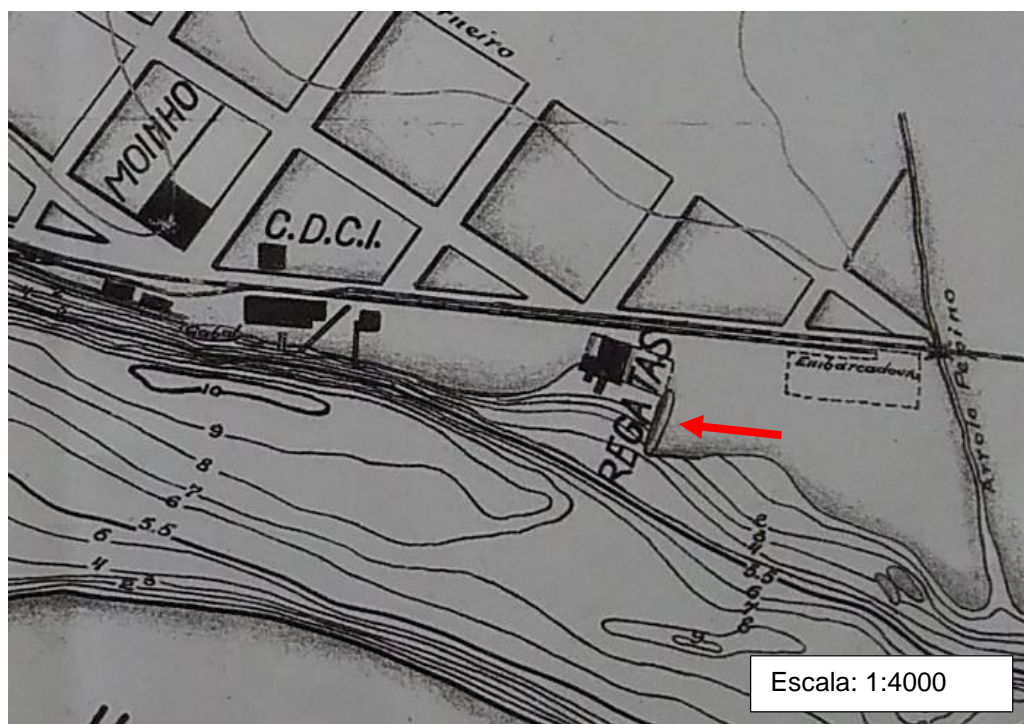


Figura 134- Planta do Porto de Pelotas de 1933. Fonte: Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira.

A partir desse dado com a informação oral de que ela estava há anos naquele ponto abandonada e com o fito de servir como um marco de divisão territorial entre os espaços do clube e do “Ponto de Carvão”, parece-nos que talvez o dado cartográfico (observem o detalhe próximo da palavra “REGATAS” no fragmento de planta) pode nos remeter a embarcação do período que era utilizada para simplesmente criar uma cisão territorial.

Contudo, voltando as explicações de Flávio, conforme nos informou também, ao longo do tempo o clube passou a cuidar da embarcação. Compreendeu-se, com base em suas palavras, que a primeira ação do clube foi construir uma base de madeira, como um piso, em cima da embarcação. Ainda conforme suas explicações, há 12 anos passados, ou seja por volta de 2007, foi feita uma cancha destinada ao jogo de bocha, contudo, segundo pontuou, durou pouco tempo e depois a embarcação veio a ser alterada e configurada ao longo do tempo para servir a outros tipos de lazer, ao churrasco, confraternizações e a pesca.

Diante das referidas informações de seus usos, aventamos a hipótese do porquê essa embarcação foi utilizada pelo clube. A possível resposta veio da tessitura de distintas informações orais. Ela surgiu a partir do apontamento, feito pelo Flávio Bernardi, de que a poucos anos atrás ela passou a ser apropriada pelo Clube, que já estava cuidando dela, e com o dado de que o “Ponto do Carvão” deixou de ser usado para esse fim na década de 1980. Ou seja, talvez nesse novo contexto, de não haver mais o ponto do carvão e a necessidade de divisória, a embarcação passou a significar a possibilidade de extensão de terra, de cais do clube.

Por meio de pesquisa em outras fontes informativas, de caráter oral e documental, não se chegou a uma conclusão de quando e porquê essa embarcação foi transformada num cais e quando foi utilizada como meio de transporte e o que conduzia ou qual era sua função náutica, contudo com base nos aludidos dados podemos formular hipóteses relativamente a quando e porquê ela foi transformada na extensão do cais do Clube e ademais no que poderia ter sido usada quando era empregada como material flutuante. Clarificando as hipóteses, acreditamos que ela possa ter feito parte da frota empregada para o transporte de carvão, do tempo da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo ou/e do CADEM, não se sabe ao certo, e que ela poderia estar por ali já na década de 1930, porém, nessa época, apenas com a função de criar uma divisão territorial. Tendo em vista a hipótese de ela ter estado intrinsecamente ao transporte de carvão, ela poderia ter sido uma chata, pois *batelões* eram “embarcações para cargas de baixo valor a curtas distâncias” (WEISS, 1990, p. 14) e o carvão na época certamente não foi uma mercadoria de baixo custo, ainda que essa expressão também é relativa, contudo o município do Arroio dos Ratos é distante de Pelotas.

O rebocador *Silveira Martins*

O rebocador *Silveira Martins* foi outra embarcação encontrada no porto, na verdade reencontrada, porque já se conhecia sua existência. Contudo, foi encontrada no sentido que se passou a vislumbra-la com outras questões em mente.

A partir de uma das pontes do Clube Natação e Regatas Pelotense obtemos uma imagem panorâmica desse rebocador e dos elementos sobre seu convés (ainda que não todos).



Figura 135- O rebocador *Silveira Martins* a partir de uma das pontes do Clube Natação e Regatas Pelotense. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

No entanto o rebocador está na parte do porto que pertence ao porto organizado, portanto foi necessário adentrar na supracitada parte para conhecermos e reconhecermos seus elementos a partir de uma óptica mais detalhista.

Aproximando- se dele a partir da parte emersa e perto de sua popa, podemos observar que o rebocador está encalhado em meio a resíduos, a lama e a uma vegetação que aparenta ser também paludosa. Nos movendo para mais próximo dele, e para isso foi necessário descer uma elevação de terra, podemos notar que o

rebocador está encalhado, enterrado na areia e, ademais, nos possibilitou enxergarmos melhor seu leme, hélice e a parte da popa onde estes estão, como a extensão de seu casco e as marcas da técnica de rebiteagem presentes no mesmo.



Figura 136- A imagem revela o casco, o leme e a hélice do *rebocador Silveira Martins*. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 137- Nesse ângulo podemos vislumbrar suas marcas de rebite, as chapas que o constitui e seu leme em meio a lama e uma vegetação paludosa. Fonte: Fotografia da autora, 2018.





Figura 138- Nessas imagens observamos o casco em sua extensão e as chapas que o configuram.
Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Para observar todos os seus equipamentos náuticos precisamos embarcar no rebocador e para isso há uma ponte de madeira, que possibilita subir em seu convés. De frente para a ponte novamente notamos as marcas de rebite na lateral de seu casco.





Figura 139- Ponte que dá acesso ao convés do rebocador. Fonte: Fotografias da autora, 2018.

Quando subimos, à estibordo do rebocador, observamos logo de frente um gancho que talvez tenha sido empregado no ato do reboque náutico.



Figura 140- A imagem mostra um guincho (quase a meia nau). Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Nos movendo de maneira ocular em direção a popa vemos os elementos ilustrados na imagem.



Figura 141- No sentido da popa. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Lançando o olhar na direção da proa vemos um dos seus compartimentos, uma escada que dá acesso a casa de comando.



Figura 142- No sentido da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018

Dentro da embarcação, caminhando no sentido da popa notamos a presença dos seguintes equipamentos náuticos, cabeça de amarração (seta laranja) e um molinete (seta azul).





Figura 143- A popa e seus equipamentos náuticos. Figura: Fotografias da autora, 2018.



Figura 144- Molinete da popa. Fonte: Figura da autora 2018



Figura 145- Da popa no sentido da proa, a bombordo do rebocador. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 146- Da popa no sentido da proa e abrangendo um equipamento náutico não totalmente visível na imagem anterior. Fonte: Fotografia da autora, 2018.





Figura 147- Registros feitos próximos da popa e no sentido da proa. A seta indica o local de máquinas. Fotografia da autora, 2018.



Figura 148- Vide desde a escada de acesso ao porão do rebocador e suas máquinas. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 149- No sentido da proa e a boreste do rebocador. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 150- O flanco a boreste e no sentido da proa. A seta vermelha indica a casa de comando e os arcos, sinalizados pelas setas em amarelo, o local que poderia ter sido usado para pôr o bote de madeira. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 151- Corredor depois da escada (vide imagem 150) e compartimentos. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 152- A seta vermelha indica o lado a boreste da embarcação e a seta azul a casa de comando.
Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 153- Imagem que revela também o flanco a boreste da proa do rebocador e dois de seus cabeços de amarração em meio à vegetação. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 154- Molinete localizado no centro e na extremidade da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 155- Os cabeços de amarração a bombordo da proa. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 156- A proa e seu molinete vistos a partir da parte da frente da casa de comando. Fonte: Fotografia da autora, 2019.

Desembarcando do rebocador nos movemos em direção a sua proa e nisso podemos observar seu casco corroído e as marcas que sinalizam seus distintos calados.



Figura 157- A proa do rebocador e as marcações de calado. Fonte: Fotografia da autora, 2018.

Sobre uma ponte de concreto contemplamos o outro flanco da embarcação, também a partir de seu lado externo, como sua proa e a casa de comando.



Figura 158- A proa e a extensão do rebocador. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 159- O rebocador no sentido de sua popa e a mesma. Fonte: Fotografia da autora, 2018.



Figura 160- O rebocador e ao fundo o espaço correspondente ao Clube Natação e Regatas Pelotense.
Fonte: Fotografia da autora, 2018.

O rebocador do porto contemporâneo no porto do pretérito

O rebocador de nossos dias já não apresenta mais um bote, conforme notamos ao comparar uma imagem contemporânea (Figura 150) com a imagem abaixo (Figura 161), que remete por volta de 1969. Além disso, a casa de comando do rebocador encalhado no cais do porto Organizado (Figura 158) parece se diferenciar, em sua parte frontal, do rebocador que aparece na Figura 161. Talvez o mesmo tenha passado por algumas alterações físicas no transcurso do tempo.



Figura 161- *Rebocador Silveira Martins* com seu bote de madeira. Fonte: Documento Seção do Patrimônio. Acervo do Porto de Porto Alegre.

O documento que traz anexado a imagem acima, também informa que esse rebocador foi construído na Holanda, por “Boelen & Zonn”, no ano de 1909 e que possuía um casco de ferro (Seção Do Patrimônio. Documento do Rebocador Silveira Martins de 1969. Fonte: Acervo do Porto de Porto Alegre). Contudo, a informação de que trata-se de um rebocador holandês é perceptível também por sua arquitetura naval.

Na década de 1920 o rebocador Silveira Martins singrava por diferentes cursos aquáticos do Rio Grande do Sul, como na Lagoa dos Patos, como sugere essa notícia:

NO RIO GRANDE DO SUL

Cadaveres de naufragos dão á praia.

Porto Alegre, 17- O pharoleiro de Itapuan comunicou ás nossas autoridades marítimas que haviam dado aquella praia tres cadaveres, os quaes, devido ao adeantado estado de decomposição, foram ali mesmo sepultados.

Parece que os cadaveres são dos tripulantes do rebocador “Silveira Martins”, naufragado na Lagoa dos Patos em 21 de maio proximo passado²⁶.

²⁶ Rio Grande do Sul. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 18 jun. 1920, p. 5. Fonte: Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital.

O rebocador também circulava pela águas do São Gonçalo, como atesta a seguinte notícia:

Rio Grande do Sul- Devido á falta de luz nos postes illuminativos, no canal da Feitoria, a chata Orion encalhou á margem, perdendo a helice e safando- se, com o auxilio do rebocador Hollanda, sendo conduzida para Pelotas, pelo rebocador Silveira Martins.

Não existindo carreira disponivel no Rio Grande, foi a Orion rebocada para Porto Alegre, afim ser collocada a helice que perdera²⁷.

Síntese e discussão dos bens levantados

As distintas áreas e bens levantados fazem parte do porto que começou a se constituir no final da década de 1870 e passou a ser reconstruído a partir de 1933 para abrigar um porto organizado. O levantamento arqueológico de superfície e em meio as águas foram capazes de nos informar quanto a outros bens não evocados em documentos ou/e materiais de cunho secundário, como o cais de embarcação e as embarcações seminaufragadas às margens do São Gonçalo. Contudo, por questão de tempo estabelecido na academia não foi possível realizar pesquisas que dessem conta de evidenciar quando e como as embarcações seminaufragadas estiveram relacionadas à dinâmica aquática e portuária do porto de Pelotas. Ademais, não pudemos descobrir que tipologia de embarcações eram aquelas e para quais funções náuticas foram empregadas. No entanto, podemos notar que a tipologia de construção de embarcação remete ao do cais de embarcação e do *rebocador Silveira Martins* pela presença de marcas da técnica de rebitagem e por elas apresentarem cabeços de amarração que lembram ao do *rebocador Silveira Martins*. Essas embarcações também fizeram parte do processo de constituição de uma nova paisagem e espaço portuário, aquela que *emprega* embarcações produzidas industrialmente.

Para além do potencial informativo que os levantamentos arqueológicos tiveram, o emprego de dados primários, secundários, de material iconográfico e cartográfico nos auxiliaram a interpretar e lançar hipóteses interpretativas relacionadas a algumas das embarcações como outros bens.

²⁷ Rio Grande do Sul. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 11 dez.1925. p. 6. Fonte: Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital.

Uma hipótese interpretativa que apresentamos é que o cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense podia ter alguma correlação com a Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo ou/e com o CADEM, assim ela também podia fazer parte da dinâmica do porto em foco. Ademais, notamos que a praça Domingos Rodrigues das décadas de 1940 e 1950 ainda podia ter uma função portuária.

Ademais, para além de termos podido reconhecer outros bens portuários para constituir uma narrativa e perspectiva interpretativa sob o porto pretérito, esta atividade de levantamento foi capaz de nos evidenciar áreas com potencial arqueológico, como a área da praça e entorno, a área que é utilizada hoje em dia pela empresa CMPC Celulose Riograndense e às margens dessa área, como a área onde há casas sobre palafita e adjacente as mesmas o Clube Náutico Gaúcho. Além disso, procuramos evidenciar isso, pois estudar um porto exige um olhar crítico e um comprometimento com o presente e futuro dos mesmos. Assim, devemos conhecer e apontar para as gestões contemporâneas das áreas portuárias, para o órgão patrimonialista e comprometido com a preservação de bens históricos e arqueológicos, o IPHAN, outras áreas e bens portuários que devem abranger com dispositivos legais.

No intuito de reconstituir o porto sob foco, analisá-lo sobre a perspectiva de um porto modernizado e potencializar o argumento do valor histórico e arqueológico de suas áreas contemporâneas, elaboramos e apresentamos no próximo capítulo um texto que reconstrói a história das paisagens e espaços portuários de Pelotas de 1870 a 1940 a partir dos bens prospectados e identificados em documentos, textos secundários e no porto contemporâneo.

CAPÍTULO 3- O PORTO DE PELOTAS DE 1870 a 1940 A PARTIR DE UMA PRAÇA, DE SEUS CAIS, DE SEUS ELEMENTOS PORTUÁRIOS E MATERIAIS FLUTUANTES

Um novo porto de Pelotas começou a ser configurado no início da década de 1870, numa área outrora constituída por propriedades privadas de charqueadores (GUTIERREZ, 2001). Um dos espaços, que viria a sediar o novo porto e uns de seus cais, foi cedido em 1845 (GUTIERREZ, 2004, p. 217-218) por familiares do charqueador Domingos Rodrigues para o município de Pelotas e foi destinado para ser uma praça, a praça Domingos Rodrigues (MAGALHÃES Org., 2011, p. 162 e 163).

Um acontecimento significativo na década de 1870 e que veio a constituir um novo porto, foi a cessão de parte do porto para a construção e administração da Companhia Ferro e Carril e Cais de Pelotas (WITTMANN, 2006, p. 35-36²⁸), no entanto, as ações da companhia dependiam da anuência prévia por parte da Câmara Municipal de Pelotas e do Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul. O presidente dessa companhia no Rio de Janeiro “era o Conde de Figueiredo”, o diretor em Pelotas era o “carioca Abel Barradas” (WITTMANN, 2006, p. 36²⁹).

Dentre as ações dessa companhia, na década de 1870, estão o estabelecimento e funcionamento de uma linha de bonde movida a burros (WITTMANN, 2006, p. 36). Os bondes passaram a trafegar em novembro de 1873 e sua

primeira linha tinha como trajeto a rua Félix da Cunha, indo da estação central, localizada na rua São Jerônimo (atual Marechal Floriano) esquina da praça D. Pedro II (hoje Cel. Pedro Osório), até a praça Domingues Rodrigues na zona do Porto (WITTMANN, 2006, p. 36).

Assim, os bondes criaram um elo entre o porto e a cidade e vice e versa. As pessoas que chegavam à barco no porto buscavam embarcar em um bonde para chegarem a cidade, assim como as pessoas que pretendiam embarcar ou aguardar uma pessoa que vinha por meio de embarcação ou mesmo visitar um novo material

²⁸ A monografia de Maria Wittmann não apresenta as páginas numeradas, por isso as páginas indicadas foram com base na numeração indicada na barra de ferramentas do programa Adobe Acrobat Reader. Todas as vezes que essa autora for citada no texto, deve-se considerar essa explicação.

²⁹ Noticiário, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 11 fev. 1876, p. 2. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

flutuante atracado no cais podiam se direcionar ao porto mediante um bonde³⁰. A empresa detinha também carros de transporte de mercadorias criando ou/e intensificando um fluxo de mercadorias da cidade em direção ao porto ou/e do porto no sentido da cidade de Pelotas³¹.

Essa dinâmica de trânsito foi possível, porque antes da instalação e emprego do bonde foi criada, por volta de 1866, a rua São Domingos (atual Benjamin Constant) como outras que possibilitaram a comunicação e locomoção entre esses dois espaços da cidade (MAGALHÃES, 1994, p.28-29).

Esses primeiros bondes eram confeccionados, conforme as explanações de Wittmann "de madeira de lei, bem acabados, polidos e envernizados, os bancos de madeira" (WITTMANN, 2006, p.36-37).

No ano de 1874 ocorreu a instalação do chafariz "As três meninas" (XAVIER, 2006) na continuidade da atual rua Benjamin Constant³².

Ainda, quanto ao que concerne as ações da Companhia Ferro Carril e Cais de Pelotas, ela também foi responsável pela edificação de um cais de aterros na área próxima da praça Domingos Rodrigues³³. Nessa época além do cais administrado pela companhia, houve outros, um de utilização pública e outro da Companhia São Pedro, que administrava o trapiche São Pedro, todos eles localizados, respectivamente, na praça e continuidade dela³⁴. O cais da Companhia Ferro e Carril de Pelotas era de aterro e de estacada³⁵.

Assim, a paisagem e o espaço da praça fora na época composta por um chafariz, por uma linha de bonde, como um elemento transitório, bem como pelo movimento de pessoas chegando em pelotas ou partindo da cidade, além disso, pela

³⁰ Esses circuitos foram evidenciados na monografia de Camila Fabiane da Silveira (2014).

³¹ LOPES NETTO, J.S (diretor). *Revista do 1º Centenario de Pelotas*, Pelotas, N. 7- 8, abr., maio 1912, p. 99. Acervo da BPP. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

³² Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 2 de set. de 1904, p. 38; Município de Pelotas, Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1910, p. 51. Relatórios do Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS; SILVEIRA, 2009, p. 163-164.

³³ Correspondência da Câmara Municipal de Pelotas. Secretaria da Câmara Municipal de Pelotas, 27 dez. 1873. Ofício à Tesouraria em 5 mar. 1874. Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRG), Porto Alegre, RS.

³⁴ Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 10 jul. 1877, p. 2. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS; Correspondência da Câmara Municipal de Pelotas, 1 maio 1877. Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRG), Porto Alegre, RS.

³⁵ Noticiário. *Jornal do Commercio*, Pelotas, 14 mar. 1876, p. 2. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

circulação e o depósito de mercadorias na parte emersa da praça e em seus cais³⁶ que poderiam chegar a partir das embarcações. E adjunto à praça e seus cais havia, em meio as águas do São Gonçalo, o fluxo de vapores de navegação fluvial e de longo curso, de veleiros com seus mastros e velas, compondo a extensão da paisagem portuária de Pelotas.

Ademais, próximo aos cais da praça, mais precisamente no final da rua que designava-se de Liberdade, e atualmente chama-se João Pessoa, havia, desde 1866, o Estaleiro de João Francisco de Lima³⁷. O estabelecimento desse estaleiro no aludido ponto do porto, precedeu ao processo de cessão do porto a uma companhia privada e todas as suas transformações físicas.

Quanto ao que concerne novamente as suas alterações, não foram só a praça e os cais que passaram a ganhar uma nova modelagem humana, as águas passaram a receber uma intervenção humana, ou seja, em 1875 houve dragagens do Canal São Gonçalo. Ações nesse sentido foram feitas por meio de um contrato acordado no ano de 1868 entre a *Companhia da Desobstrução da Foz do S. Gonçalo* e a Presidência da Província. Foi a maneira que uma comissão da província encontrou para realizar a desobstrução, em outras palavras, mediante um acordo financeiro com uma companhia, o que acabou ocorrendo por meio da aludida companhia³⁸.

Manifestações de empenho no sentido de realizar o desassoreamento do Canal já haviam principiado na década de 1830 por uma comissão local, no entanto os planos não puderam ser concretizadas devido ao contexto político da época, como a Revolução Farroupilha que viria a se instaurar na década de 1835³⁹.

No processo de desassoreamento que de fato ocorreu houve a participação do engenheiro Huber⁴⁰. Nessa nova paisagem aquática, sem o entrave do assoreamento, de cais e de porções emersas como de elementos (bonde e chafariz), surgiram também outros elementos portuários, os palhabotes, paquetes e os vapores de

³⁶ Correspondência da Câmara Municipal de Pelotas. Sala das Sessões da Câmara Municipal de Pelotas, 13 maio 1873. Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRG), Porto Alegre, RS.

³⁷ O estaleiro é citado nas transcrições de Jeferson Sallabery dos manuscritos de Alberto Coelho Cunha, 1911

³⁸ LOPES NETTO, J.S (diretor). *Revista do 1º Centenario de Pelotas*, Pelotas, N. 5, 29 fev. 1912, p. 70. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

³⁹ LOPES NETTO, J.S (diretor). *Revista do 1º Centenario de Pelotas*, Pelotas, N. 5, 29 fev. 1912, p. 69-70. Acervo da BPP. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁴⁰ Noticiário, *Diário de Pelotas*, Pelotas, 2 dez. 1876, p. 1. Fonte: Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

navegação de cabotagem de longo curso e de cabotagem⁴¹. Antes disso, já havia sido intentado o trânsito de uma embarcação a propulsão a motor, foi assim que em 1832 mediante a iniciativa privada foi construída em Pelotas a *Barca Liberal* com o motor advindo dos Estados Unidos. A mesma realizava uma navegação restrita pela Província, entre Pelotas, Rio Grande e Porto Alegre (SPALDING, 1987, p. 65). Contudo, a relevância dessa barca reside no fato de ela ter sido o primeiro vapor a singrar as águas do Estado do Rio Grande do Sul e ter sido o primeiro dessa tipologia de embarcação a ser construído no Brasil⁴².

Em um novo contexto nacional, regional e local portuário, após a dragagem do Canal São Gonçalo e da edificação de um novo cais e porto passam a singrar diversos vapores. Deste modo, no ano de 1876 entraram na Barra de Pelotas, singrando da Lagoa dos Patos ao Canal São Gonçalo, vapores de longo curso. O primeiro foi o *palhabote Tampico* avistado no dia 11 de fevereiro de 1876 a comando do capitão Frederico Bonhoff e vindo de Montevidéu (Uruguai). Este palhabote possuía também velas. O Tampico foi aguardado na barra de Pelotas e acompanhado ao cais do porto por outras embarcações, ou seja, pelo vapor Helena e S. Pedro. Este último aparentava ser de propriedade de pelotenses, talvez de quem administrava o trapiche São Pedro. Pessoas como político e membros da banda musical *Lyra Pelotense*, foram nestas últimas embarcações recepcionar o Tampico e seus tripulantes, contudo, talvez, fossem também prestar auxílio a embarcação e seu comandante no trajeto aquático pelo Canal São Gonçalo⁴³.

Após passar pelo o cais da praça Domingos Rodrigues, dias depois, por volta do dia 15, veio a embarcação a atracar junto ao cais de estacada, de ponte da charqueada de Heleodoro de Azevedo e Souza, que ficava adjacente ao cais da praça e possuía também uma construção dotada de chaminé às margens do Canal São Gonçalo. No cais da charqueada foi carregado com charque para transportar até Pernambuco⁴⁴.

⁴¹ Navegação de Cabotagem de longo curso abrangia portos internacionais e a de cabotagem portos brasileiros dispersos pela costa dos diferentes estados do Brasil.

⁴² LOPES NETTO, J.S (diretor). *Revista do 1º Centenario de Pelotas*, Pelotas, N. 5, 29 fev. 1912, p. 67. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁴³ Noticiário, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 13 fev. 1876, p. 1. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁴⁴ Noticiário, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 18 fev. 1876, p. 1. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

O porto de Pelotas passou a fazer parte das escalas do *Tampico*⁴⁵. No mês de maio de 1876 o palhabote, evocado também como o *hiate americano Tampico* conduziu “para Pelotas [...] 60 saccos, 4,500 kilos de assucar branco”⁴⁶.

Outra embarcação que depois veio a adentrar a barra, oriunda de Pernambuco, e que representou também um transporte e comunicação direta com a região nordeste do Brasil foi o *palhabote nacional Leonilda da Cruz*. O mesmo veio, depois de passar pelo porto de São José do Norte, ao porto de Pelotas com carregamento também de açúcar⁴⁷.

No último mês do ano de 1876 adentrou a barra de Pelotas outra embarcação de cabotagem nacional e de longo curso, trata-se do *paquete nacional Rio de Janeiro* que compunha a frota da *Companhia Nacional de Navegação a Vapor*⁴⁸. O mesmo era empregado no transporte de mercadorias e passageiros. Assim, no dia 11 de dezembro de 1876 o *paquete Rio de Janeiro* transpôs a Lagoa dos Patos e adentrou nas águas do Canal São Gonçalo. Como o *Tampico*, o *Rio de Janeiro* foi aguardado por pessoas à bordo de dois vapores, o *São Pedro* e o *Merim*, na barra de Pelotas no ato de recepção e festejo⁴⁹.

A companhia dessa embarcação, como a que construiu um cais e instalou os bondes movidos por burros, tinha ligação com o Rio de Janeiro. Após esse acontecimento vapores da companhia passaram a entrar no porto de Pelotas, contudo isso não foi constante (SILVEIRA, 2014). O certo é que em 1886, o *paquete Rio de Janeiro* aportava no porto de Pelotas, como outros paquetes dessa companhia por Pelotas deveriam singrar⁵⁰.

⁴⁵ Noticiário, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 15 fev. 1876, p. 2. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁴⁶ Despachos de exportação no dia 4 de maio de 1876. *Diário de Pernambuco*, Pernambuco, 6 maio 1876, p. 4. Para os portos do interior. Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

⁴⁷ Noticiário, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 15 fev. 1876, p. 2; Noticiário, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 16 fev. 1876, p. 1. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁴⁸ Noticiário, *Diário de Pelotas*, Pelotas, 24 nov. 1876, p. 2. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁴⁹ Recepção do paquete “Rio de Janeiro”, *Diário de Pelotas*, Pelotas, 13 dez. 1876, p. 1. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁵⁰ Noticiário, *Diário de Pelotas*, Pelotas, 17 fev. 1886, p. 2. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.; vide também GOULARTI FILHO 2011. Alcides Goularti Filho em um dos seus artigos, que discorre a respeito da Companhia Nacional de Navegação a Vapor, menciona que Pelotas fazia parte das escalas dessa companhia, contudo não precisou o ano. Conforme expressa em texto a companhia passava pelos seguintes portos que fazia parte da linha Sul: “Santos, Paranaguá, São Francisco, Desterro, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Montevideu e Buenos Aires” (GOULARTI FILHO, 2011, p. 420).

Nessa época houve também vapores de linhas que ligavam o porto de Pelotas ao de Rio Grande e de Porto Alegre (SILVEIRA, 2014). A prática do transbordo permaneceu no intuito também de que pessoas, provindas de outros portos, aportassem no porto de Pelotas a partir do porto de Rio Grande⁵¹.

No contexto do já estabelecimento terrestre, de cais e de um novo circuito de navegação do novo porto pelotense, no dia 23 de setembro de 1890 foi fundada por Leopoldo Haertel, descendente de família alemão, a Cervejaria Sul Rio-Grandense (CUNHA, 1911; MORAIS, 2014) nas proximidades da praça Domingos Rodrigues e de frente para o São Gonçalo. Assim, despontou a fábrica na rua Conde de Porto Alegre (CUNHA, 1911).

Na virada do século e já no seu princípio, ou seja, no começo do século XX outras transformações e elementos portuários são implantados na paisagem e outros vapores de longo curso e outras companhias passam a fazer escala pelo porto de Pelotas.

Assim, no ano de 1904, o cais do porto de Pelotas começou a ser reconfigurado. Nisso foram feitos outros aterros, instalado os trilhos do Ramal da Estação Fluvial e reconstruído um novo cais de estacada (Figura 162). A estação foi construída no ponto onde outrora, no final do século XIX, havia a charqueada de Heleodoro de Azevedo e Souza (Figura 163 evidencia a Estação Fluvial) (LOPES NETO, 1994, p. 94) e sua conclusão, como o cais, se deu por volta do ano de 1906. Houve a participação, além do município, do Governo do Estado que doou os trilhos, como a contribuição por parte da Comissão de Dragagem, do Governo do Estado e da empresa Ferro e Carril e Cais de Pelotas⁵².

⁵¹ Essa dinâmica aquática e portuária pode ser observada nos dados levantados e apresentados por Camila Fabiane da Silveira (2014).

⁵² Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 2 setembro de 1904, p. 36-38; Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1906, p. 3 e 47. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

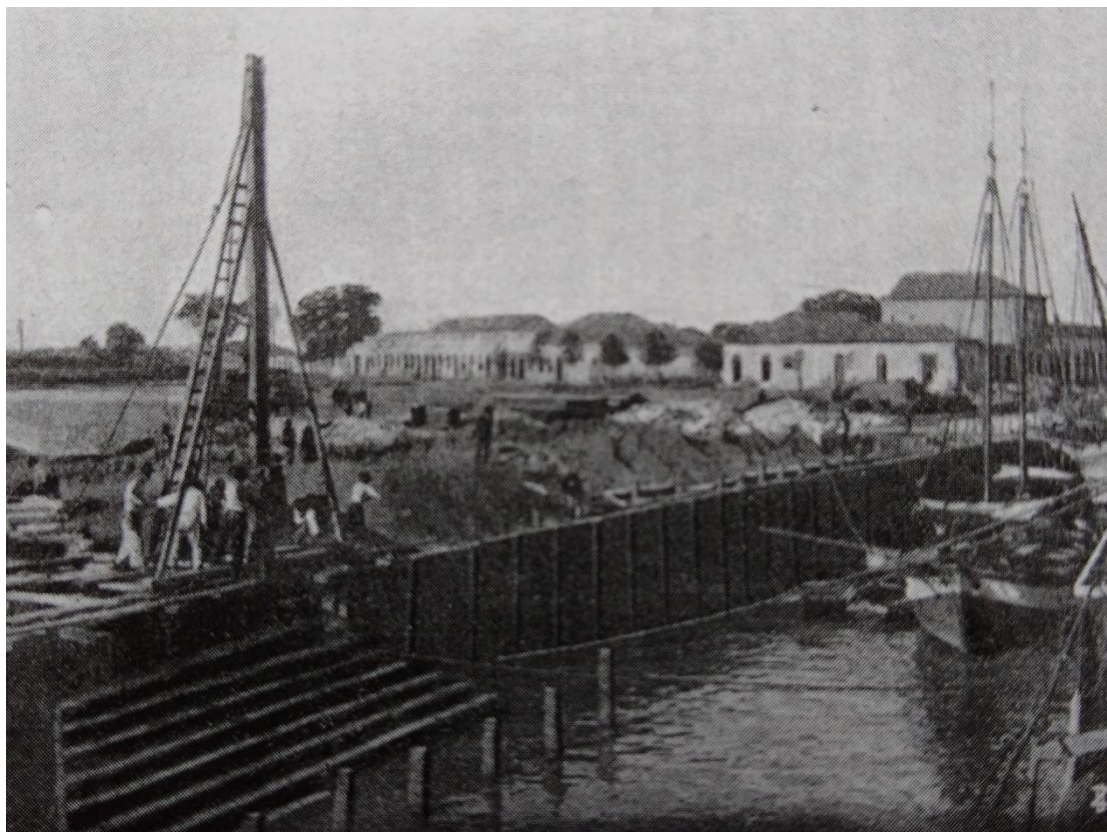


Figura 162- Construção do cais do porto de Pelotas no princípio do século XX (RUBIRA Org., 2014, p. 273). Fonte: Buccelli, 1906 apud Rubira Org. (2014, p. 558).



Figura 163- Fragmento de Planta da cidade de Pelotas de 1922 que mostra o porto e sinaliza o “Ramal ao Porto”, que é possível notar à esquerda da imagem, e a “E. Fluvial”, Estação Fluvial, à direita da imagem. Fonte: encarte “Planta da Cidade de Pelotas”, 1922 do livro de Caldas, 1993.

Nesse período cronológico, os arredores do aludido cais também receberam novas feições. Uma delas foi a praça Domingos Rodrigues, mais precisamente seu quarteirão, compreendido em nossos dias entre as ruas Benjamin Constant, Dona Mariana, Almirante Tamandaré e Xavier Ferreira, que foi arborizado e o seu centro foi ponto de realocação do chafariz “As Três Meninas”, que se localizava, antes disso, no prolongamento da rua Benjamin Constant. Junto ao chafariz foi posto um moinho de vento e ao redor do aludido quarteirão foi construído uma calçada de cimento. Essas alterações já estavam presentes na paisagem do porto no ano de 1910⁵³.

A praça contígua ao cais foi empregada para acostamento e atracação de embarcações (Vide outras imagens mais a frente) que aportavam no porto e para o descarregamento de mercadorias (Figura 164) e depósito de materiais⁵⁴.

⁵³ Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1910, p.

51. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁵⁴ Intendencia. *Diário Popular*, Pelotas, 4 set. 1906.



Figura 164- O cais da praça Domingos Rodrigues. A imagem revela também a presença de trabalhadores portuários africanos ou/e afrodescendentes. Fonte: Acervo pessoal de Eduardo Arriada.

Quanto ao que concerne às transformações físicas dessa paisagem, no ano de 1913 foi feito também um calçamento de paralelepípedos de pedra na área próximo ao cais. Essas ações partiram da intendência municipal⁵⁵.

No ano de 1914, o cais foi constituído por uma estacada feita com madeira de lei e com guarnição de pedra e ferro que se estendia pela área dos trapiches até a Estação Fluvial (Figura 163)⁵⁶.

No começo do século XX os trapiches São Pedro, São Francisco e, na década de 1920, o do Comércio também marcam a paisagem portuária. Os mesmos ficavam entre as atuais ruas Dona Mariana e João Pessoa de frente para a atual rua Conde de Porto Alegre e se estendiam no sentido das águas do São Gonçalo. Eles eram extensos e possuíam pontes que se estendiam em meio das águas do São Gonçalo.

⁵⁵ Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1913, p. 30. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁵⁶ Caés. *Almanach de Pelotas*, 1914, p. 227. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.



Figura 165- No primeiro plano o Trapiche do Comércio e ao fundo possivelmente seja o trapiche São Francisco. Fonte: Michelin e Santo (2000) e outras fontes apud Rubira Org., 2014, p. 555.

Além dos trapiches, entre o cais da praça e os trapiches, havia a escada de desembarque, que pode ter sido construída no processo de reconstrução do porto no início do século XX (Figuras 162, 166 a 169) onde as pessoas chegavam ao cais por meio de embarcações menores, de pequeno calado, como botes (Figuras 166 e 169). No final da década de 1920 ou começo da década de 1930 o cais de escada próximo à praça Domingos Rodrigues ganha novas feições, materializadas em duas escadas (Figura 170, A edificação ao fundo fora interpretada por Alves (2018) como se referindo a edificação que se mantém no porto entre as ruas Dona Mariana e Conde de Porto Alegre. Constatamos a mesma interpretação pelos formatos das portas).

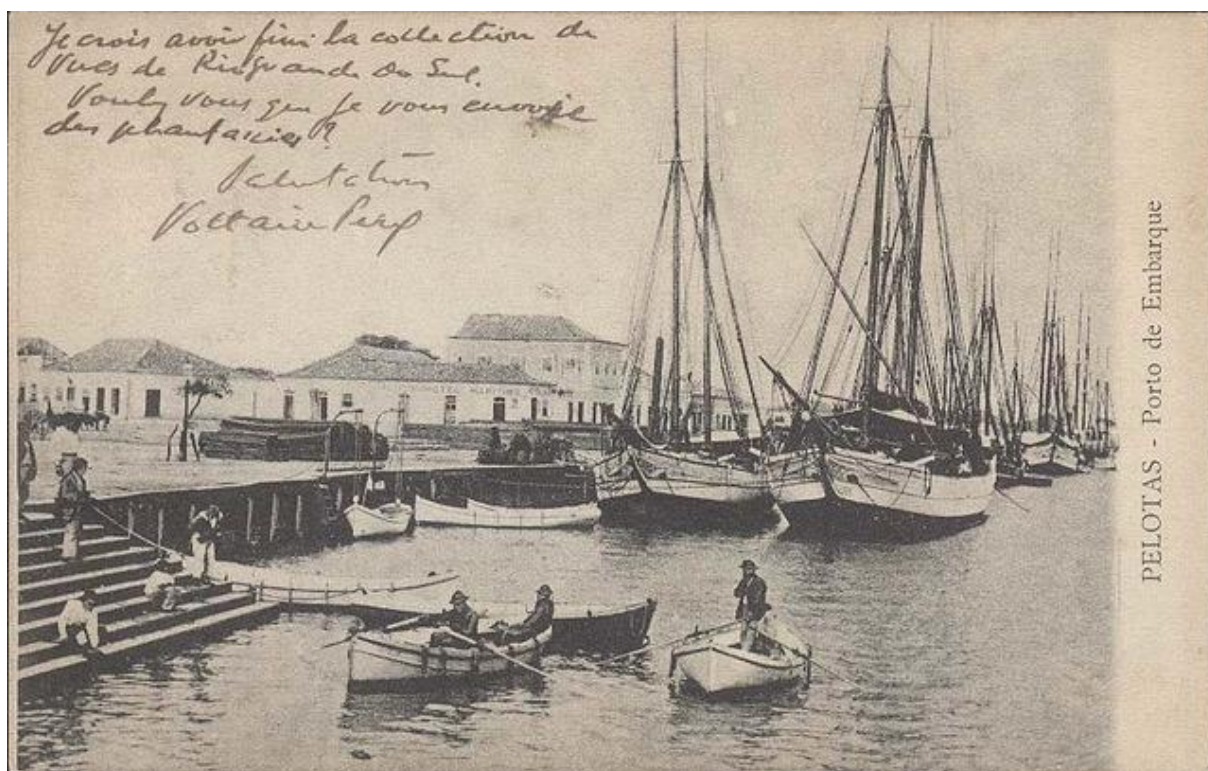


Figura 166- Cartão Postal que ilustra o porto e a escada de desembarque. Fonte: Acervo pessoal de Eduardo Arriada.

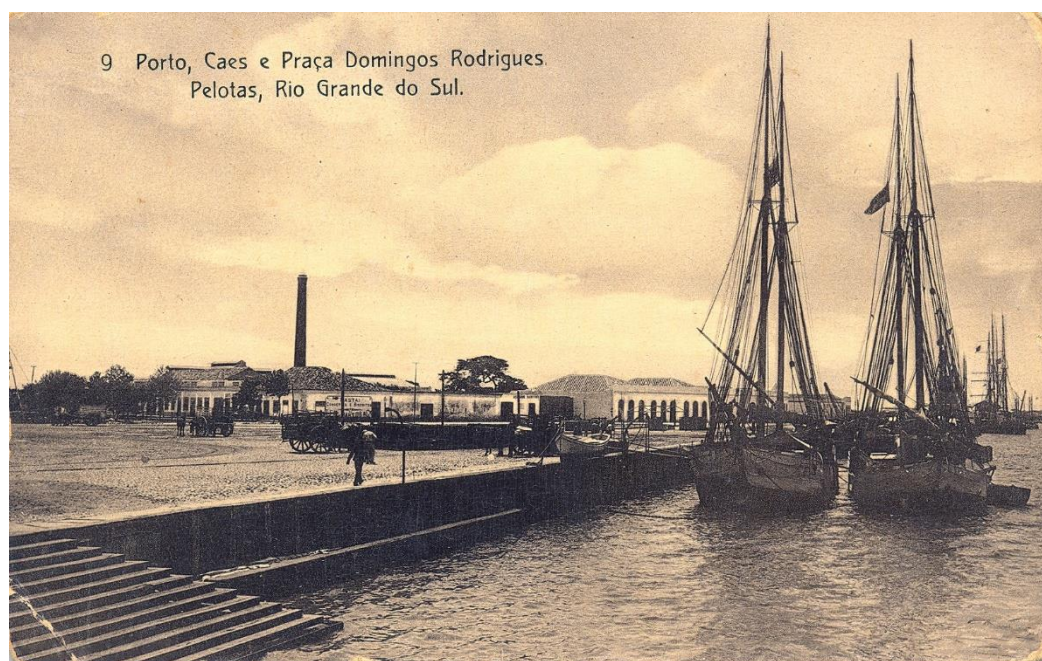


Figura 167- Porto de Pelotas e as escadas. A imagem remete a década de 1910. Fonte: Acervo do Laboratório de Acervo Digital da Universidade Católica de Pelotas (LAD/UCPel).



Figura 168- Porto de Pelotas e a escada de desembarque “Aos dias de saída de vapores” (a descrição consta no material Ilustração Pelotense, ano IV, n. 17 e 18, 7 set. 1922, p. 15). Fonte: Cartão Postal do Acervo Pessoal de Eduardo Arriada.

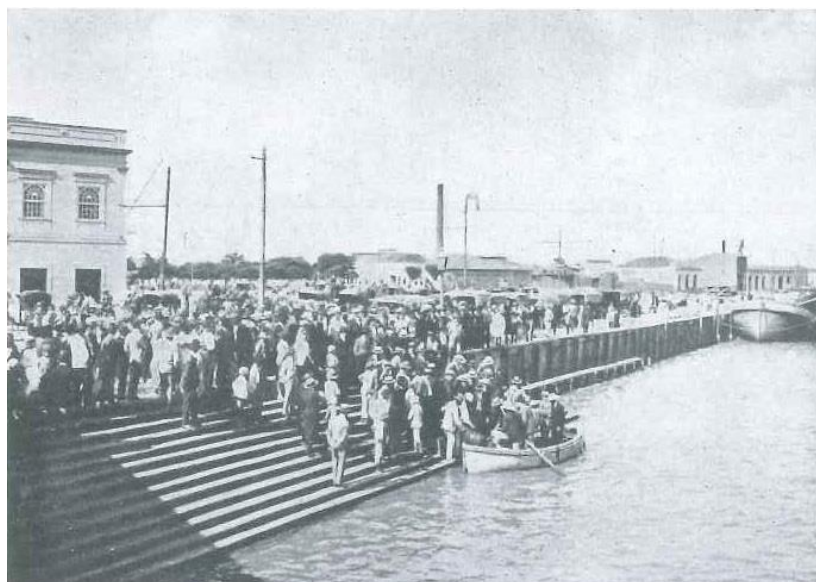


Figura 169- Porto de Pelotas em 1922 e a “A chegada do Gremio Sportivo Brasil, campeão regional” (MICHELON; SCHWONKE, 2008. 94). Fonte: Álbum de Pelotas, 1922 apud Michelin e Schwonke, 2008, p. 94.



Figura 170- Imagem que data de 1930 (vide Rubira, 2014, p. 180 e 181). Fonte: Guilherme Pinto de Almeida apud Alves, 2018, p. 32.

Em meio ao novo cais de estacada da praça, ao cais de escada e de trapiches, um novo cais, em outro ponto do porto, desponta com outro fim. Na década de 1910, mais precisamente no ano de 1914 é estabelecida a primeira edificação do *Clube Natação e Regatas Pelotense* às margens do São Gonçalo. A sua primeira fundação foi um chalé e possuía uma rampa. O clube, como o próprio nome denota, era voltava para a prática esportiva do remo.



Figura 171- A primeira sede do Clube Natação e Regatas Pelotense.⁵⁷ Fonte: Repositório Digital da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Na aludida década ocorreu também o estabelecimento da primeira Alfândega do Porto de Pelotas (LONER, 2017, p. 219). A mesma foi estabelecida numa edificação situada de frente para a praça do cais do porto.



Figura 172- Edificação que abrigou a primeira Alfândega de Pelotas (Vide a construção à esquerda da imagem). Fonte: Álbum de Pelotas, 1922 apud Michelin e Schwonke, 2008, p. 48.

Nessa nova paisagem e espaço portuário surgiram outros bens emersos. Um deles foi a Companhia de Fiação e Tecidos Pelotense na década de 1910 (CUNHA

⁵⁷ Disponível em: < <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/94720> >. Acesso em: 2 jul. 2019.

1911). O que ocasionou uma outra dinâmica de trabalho no porto e também náutica. As embarcações que partiam do porto de Pelotas conduzindo charque para a região do nordeste do Brasil retornavam desta com carregamento de algodão (documento acessado por Essinger, 2009, p. 58- 57).

Nessa nova paisagem de espaços portuários, com uma nova configuração, passa a circular no ano de 1915 um novo bonde, um bonde elétrico administrado pela *Companhia Ligh & Power*, substituindo os bondes puxados a tração animal da *Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas* (OLIVEIRA, 1998). Os bondes, que faziam o trânsito entre, na época designada, praça da Republica (atual praça Coronel Pedro Osório), Estrada de Ferro e o porto, eram fechados e providos da fábrica Brush. O maquinário do bonde era de origem inglesa⁵⁸.



Figura 173- Bondes movidos a tração animal (RUBIRA Org., 2014, p. 274) Fonte: Buccelli, 1906 apud Rubira Org. 2014, p. 558.

⁵⁸ Empresa Light & Power de Pelotas, *Almach de Pelotas*, 1918. Ano VI, p. 140. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

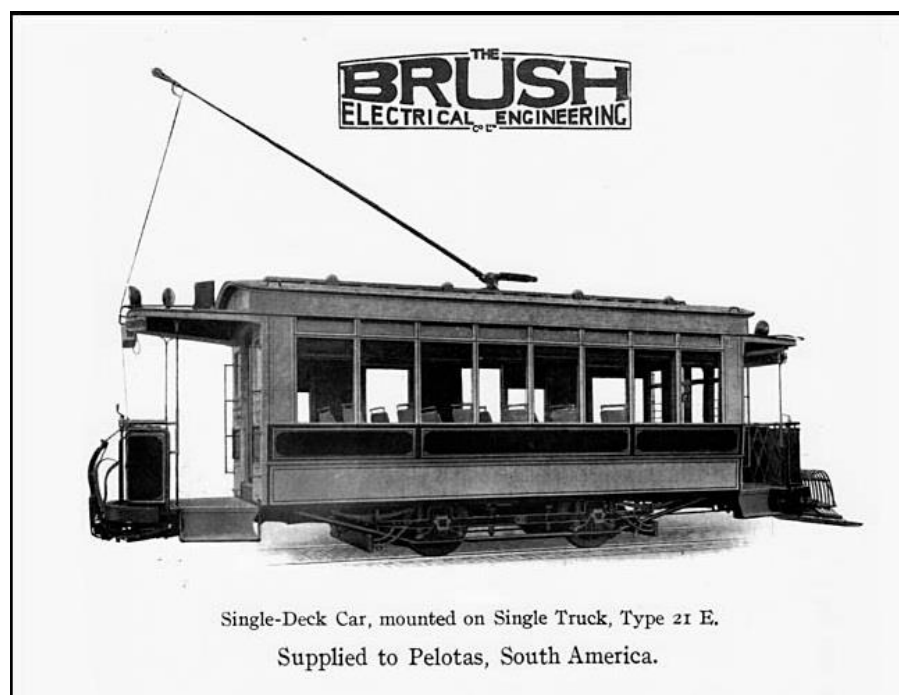


Figura 174- Bonde elétrico. Fonte: Página da internet intitulada “The Tramways of Pelotas. Rio Grande do Sul state. Brazil. By Allen Morrison.”⁵⁹.

Além do bonde, surge na paisagem na década de 1920 uma filial da *Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo*, que foi estabelecida no porto pelas redondezas da Estação Fluvial⁶⁰. Essa Companhia tinha sua sede no município de Arroio dos Ratos, situado também no estado do Rio Grande do Sul. E fornecia carvão também para ser utilizado nas embarcações⁶¹.

Na supracitada década também foi edificado um *mercado regional* no porto, próximo da praça Domingos Rodrigues, por volta do ano de 1922 o mesmo já estava concluído⁶².

⁵⁹ Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/ps/ps.html>>. Acesso em: 20 jun. 2019.

⁶⁰ Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1921, Arrendamentos, p. 17 e 18; Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1922, Arrendamentos, p. 20. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁶¹ Documento da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo. 1893. Porto Alegre: Estabelecimento typographico de Gundlach & C. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁶² Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1922, Ante- projeto de melhoramentos, p. 6-7. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

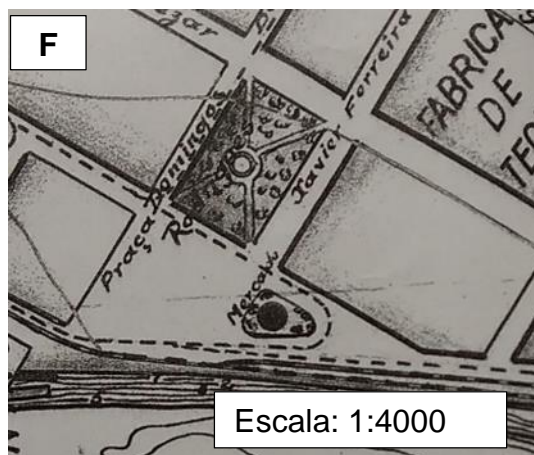


Figura 175- A imagem F é o fragmento de uma planta de 1933 evidenciando onde o Mercado Regional do Porto estava situado, enquanto a imagem G mostra o aspecto material do mercado. Fonte: Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira (F) e Almach de Pelotas, 1924 apud Essinger, 2009, p. 31 (G).

No início do século XX a paisagem náutica da área portuária de Pelotas passa a receber novos materiais flutuantes de companhias que surgiram na época. No ano de 1901 os paquetes da *Companhia Nacional de Navegação Costeira* circulavam pelo porto de Pelotas. Nas viagens semanais para Porto Alegre, as embarcações passavam pelos portos de “Paranaguá, Florianópolis, Rio Grande e Pelotas”. As embarcações partiam do Rio de Janeiro⁶³. Nos anos seguintes a companhia permaneceu com essa linha na condução de passageiros⁶⁴.

No ano de 1905 as embarcações da *Companhia Nacional de Navegação Costeira* faziam semanalmente o trajeto náutico entre os portos de Pelotas, Porto Alegre, Rio de Janeiro e os do Norte, como Bahia e Pernambuco. As embarcações que faziam parte dessa frota, e pelo porto de Pelotas passavam, eram os paquetes: *Itaperuna*, *Itaituba*, *Itacolomy*, *Itatiaya*, *Itaipava*, *Itapuan*, *Itapacy*. As mesmas conduziam cargas e passageiros⁶⁵. Os paquetes *Itaperuna*, *Itaituba*, *Itapacy*, *Itaipava* possuíam luz elétrica a bordo⁶⁶.

⁶³ Companhia Nacional de Navegação Costeira. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1901. Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

⁶⁴ *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, 1902. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil

⁶⁵ Avisos Marítimos. *Correio Mercantil*, Pelotas, 1 set. 1905; Avisos Marítimos. *Correio Mercantil*, Pelotas, 27 set. 1905; Avisos Marítimos. *Correio Mercantil*, Pelotas, 2 out. 1905; Avisos Marítimos. *Correio Mercantil*, Pelotas, 9 out. 1905; C. N. de N. Costeira. *A Opinião Pública*, Pelotas, 15 jan. 1900. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁶⁶ Companhia Nacional de Navegação Costeira. *A Opinião Pública*, Pelotas, 10 jan. 1900, p. 3; Companhia Nacional de Navegação Costeira. *A Opinião Pública*, Pelotas, 15 jan. 1900, p. 3; Companhia Nacional de Navegação Costeira. *A Opinião Pública*, Pelotas, 18 jan. 1900, p. 3. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

Nos anos seguintes os vapores dessa companhia continuaram a singrar pelo porto de Pelotas transportando passageiros ou/e cargas⁶⁷.

Na década de 1909 o *paquete Ibiapaba* da Companhia Lloyd Brasileiro tinha como escala também o porto de Pelotas. Entre os portos que passavam estava o do Rio de Janeiro, Santos, Pelotas e Porto Alegre. Outros paquetes dessa companhia também circulavam por Pelotas, como o *paquete Mantiqueira* (tinha como escala os portos do Rio de Janeiro, Santos, Pelotas e Porto Alegre), o *paquete Bocaina*, que transitava pelos mesmos portos que o *Mantiqueira*, também circulava por Pernambuco, Ceará e Pará. Havia também paquetes da Empresa de Navegação Sul Rio Grandense que aportavam em Pelotas, como os *paquetes Posteiro* (em suas escalas estavam os portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre) e o *Tropeiro* (Pelotas e Porto Alegre). Dessa mesma empresa ainda circulava por Pelotas o *paquete Campeiro* (no sul tinha como escala o porto de Pelotas e Porto Alegre). Essas embarcações criavam uma conexão aquática e portuária entre os portos do Rio Grande do Sul, do Nordeste e do Norte do Brasil⁶⁸.

Nessa época, houve também companhias que não tinham entre suas escalas o porto de Pelotas. Deste modo, continuou se dando também o transbordo mediante chatas.

Nesse novo cenário aquático era empregada outra tipologia de embarcação nos circuitos fluviais e lagunar. Assim, circulava pelas águas do São Gonçalo, como pela Lagoa dos Patos, o *Rebocador Silveira Martins*. O mesmo era utilizado para auxiliar embarcações que haviam encalhado e as conduzir a algum porto. Esse rebocador fora importado da Holanda e apresentava traços de embarcações construídas sob a lógica da industrialização, ou seja, possuía um casco de ferro e construído com a técnica de rebiteagem, como apresentava molinetes, um em sua proa e outro em sua popa.

Além de *chatas*, do *rebocador Silveira Martins*, no princípio do século XX, circulava pelo São Gonçalo os vapores de uma casa comercial de Jaguarão, de Augusto Leivas & Comp. Os vapores percorriam no ano de 1902 os portos de

⁶⁷ *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

⁶⁸ Lloyd Brasileiro. *Jornal do Recife*, Pernambuco, 1909; Lloyd Brasileiro Sociedade Anonyma. *Jornal do Recife*, Pernambuco, 1910. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

Jaguarão, Rio Grande, Pelotas, Santa Isabel e Santa Victória. Essa firma comercial possuía os vapores *Juncal*, que fora construído em Glasgow e possuía um casco de aço como rodas de pás laterais, e o *Mirim*, que também foi construído em Glasgow, tinha um casco de ferro e rodas de pás laterais⁶⁹.

No ano de 1932 as embarcações da *Companhia Lloyd Nacional* circulavam pelas águas do São Gonçalo. As embarcações, que faziam o “Serviço Costeiro” e a linha Sul, singravam pelos seguinte portos: “Santos, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre”. Dentre os materiais flutuantes da companhia, que singravam também pelas águas do Canal São Gonçalo, estavam os “Aras”, ou seja, “Aratimbó, Araçatuba, Araranguá, Araraguara”⁷⁰.

Contudo, o *Araçatuba* deixou de singrar no ano de 1933, pois no dia 5 de fevereiro do aludido ano "naufraga no quebra-mar oriental do Porto de Rio Grande [...]”⁷¹.



Figura 176- Vapor *Araçatuba* da Companhia Lloyd Nacional. Fonte: Acervo Histórico do Porto de Rio Grande, RS apud página virtual "Araçatuba- 1927 (Navio Misto a Vapor)" do site Navios e Portos. A História da Marinha Mercante Brasileira.

⁶⁹ Os Recursos Commerciaes e Industriaes Maritimos do Brazil. Navegação na Lagoa Mirim, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, jan.1902, p. 1227- 1228. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

⁷⁰ *A Frota do Lloyd Nacional*, Rio de Janeiro, 1932. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

⁷¹ *Araçatuba- 1927 (Navio Misto a Vapor)*. *Navios e Portos*. A História da Marinha Mercante Brasileira

Esse pacote conduzia mercadorias “procedente de Recife, 3.210 volumes”⁷² que tinha como destino o porto de Pelotas quando sofreu o acidente náutico em Rio Grande.

A companhia empregava outras embarcações para o transporte de carga e o porto de Pelotas fazia parte do trajeto. Entre as embarcações empregadas estavam os seguintes vapores cargueiros: “Campeiro, Portugal, Itaipu, Campinas, Victoria, Cte Castilho e Itacava”.

Pelotas fazia parte de dois roteiros de viagens, a “Linha Cabedello- Porto Alegre” e da “Linha Pará- Porto alegre”. Quanto a “Cabedello” havia dois itinerários, a “Viagem Norte- Sul: Cabedello, Recife, Maceió, Bahia, Rio, Santos, Paranaguá, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre” e a “Viagem Sul- Norte- Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Santos, Rio, Victoria, Bahia, Aracaju, Maceió, Cabedello.”

E no que concerne a “Linha Pará- Porto Alegre” havia também dois percursos náuticos: “Viagem Norte- Sul- Pará, Maranhão, Tutoia, Ceará, Cabedello, Recife, Maceió, Bahia, Rio, Santos, Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre.” e “Viagem Sul- Norte:- Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande, Santos, Rio, Bahia, Maceió, Recife, Cabedello, Ceará, Maranhão, Pará.”⁷³

O vapor *Aratimbó*, que compunha a frota da Companhia Lloyd, encalhou na barra de Pelotas no mês de maio de 1936⁷⁴. Talvez pela questão do assoreamento da barra a companhia quis suspender sua escala pelo porto de Pelotas⁷⁵.

Na década de 1930 permaneceu singrando pelas águas do São Gonçalo a embarcação a propulsão de rodas de pás. Na referida década foi empregada na procissão de Nossa Senhora dos Navegantes, festividade religiosa que já ocorria no porto (GERALDO, [200-?], p. 257). Nessa época e durante essa festividade religiosa, a praça se tornava um espaço de comércio, interações (GERALDO, [200-?], p. 555-256).

⁷² O Sinistro do “Araçatuba”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 10 fev. 1933, p. 13. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

⁷³ *A Frota do Lloyd Nacional*, Rio de Janeiro, 1932. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital, Brasil.

⁷⁴ Vapor encalhado. *A Opinião Pública*, Pelotas, 22 maio 1936, p.1. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁷⁵ O Vapor ‘Aratimbó’, *A Opinião Pública*, 18 jun. 1936, p. 1. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

Nessa década continuou singrando nas águas do São Gonçalo *chatas* e talvez também *batelões*, e os *gigs* (*estes voltados para a prática esportiva do remo*), todos esses materiais flutuantes compunham a paisagem náutica e portuária de Pelotas.

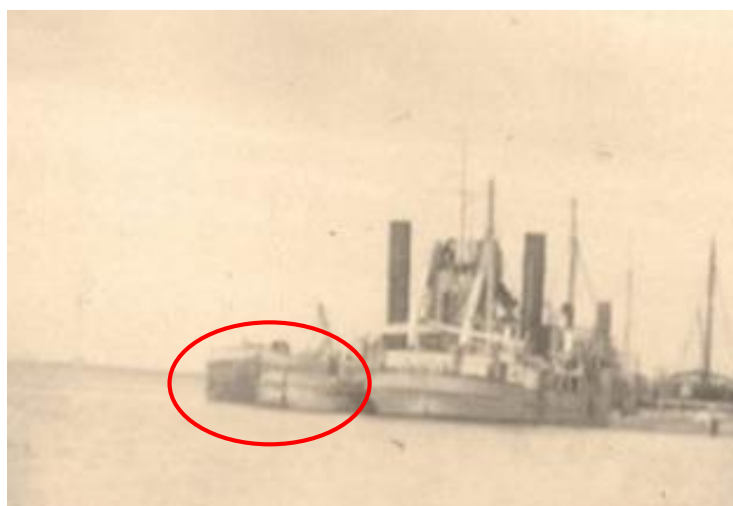


Figura 177- Cais do porto de Pelotas e alguns materiais flutuantes. Na imagem acima podemos notar um cais que parece de areia e embarcações, como um *gig*. A imagem abaixo é um fragmento da imagem acima e as embarcações no círculo talvez possam ter sido *chatas* ou *batelões* (a partir da visão do que aparenta serem proas não é possível definir ao certo). Fonte: Acervo de Guilherme Pinto de Almeida apud publicação da página do facebook Satolep Press⁷⁶.

⁷⁶ A publicação, por sua vez, reporta a Coluna Porto Memória do jornal Diário Popular.

Em meio a navegação de cabotagem de longo curso, surge um outro tipo de cais no porto, não voltado para essas embarcações, no entanto para outras e para outra dinâmica e perspectiva náutica (que lembra a do Clube Natação e Regatas Pelotense). No ano de 1932 surge o *Clube Náutico Gaúcho* às margens do São Gonçalo, próximo a área do Estaleiro Lima. No ano de 1933, num primeiro momento o Clube fica estabelecido entre as ruas Bento Martins e Álvaro Chaves, depois, no ano de 1935, passa mediante aluguel, a ocupar um sobrado que ficava na rua João Pessoa, n. 1 (Livro que consta as primeiras atas do clube). Contudo o mesmo pode ter ficado instalado nas ruas Bento Martins e João Pessoa⁷⁷.



Figura 178- Fotografias das duas primeiras sedes do Clube que afiguram ter mudado pouco quanto sua fachada. Fonte: A imagem à esquerda faz parte do Repositório Digital, LUME, da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). E a imagem à direita compõem o acervo do Clube Náutico Gaúcho.

Também na década de 1930 o cais da praça e a área adjacente a esse espaço, no sentido oposto a área dos trapiches, passa por transformações físicas e que a partir

⁷⁷ Adão Pereira Guimarães. CNG 80 Anos. Acervo do Clube Náutico Gaúcho, Pelotas, RS.

da década de 1940 começaria a implicar na dinâmica dos antigos cais do porto, como da praça e dos trapiches (quanto ao que concerne aos trapiches, vide: PIEPER, 2013).

O marco para principiar o rompimento com o antigo porto das primeiras décadas do século XX foi, primeiramente, o “contrato de concessão do porto de Pelotas ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul” no ano de 1928⁷⁸ e o contrato acordado em 5 de outubro de 1933 entre o Governo do Estado e a empresa *Costa & Boegh* para a construção de um novo porto (GONÇALVES, 2018, p. 199)⁷⁹, um porto sobre os moldes de um porto organizado.

O município de Pelotas procurava realizar alterações no porto desde 1924⁸⁰. Contudo, as modificações tornaram-se possível dentro de um novo quadro administrativo, no qual o Estado intervinha, e de um novo projeto e lógica de estabelecimento e funcionamento portuário.

Assim, após o estabelecimento dos supracitados acordos, em 20 novembro de 1933 começou a construção desse novo porto e para isso passaram a ser feitos novos aterramentos⁸¹. No transcurso da construção desse cais a empresa incumbida de o constituir entra em falência no dia 28 de novembro de 1936 e as obras passam a ser de responsabilidade da Comissão das Obras do Porto de Pelotas e nisso a serem administradas diretamente pelo Estado⁸².

Além da construção desse novo cais, no decorrer na década de 1930, no ponto onde havia o mercado regional do porto passou a ser construída, precisamente no ano de 1935, uma edificação própria para abrigar a Alfândega⁸³. Esta foi concluída no ano de 1938 (RODRIGUES, 2016, p. 201).

Após transcorrido alguns anos desde o início das novas obras e aterramentos do porto, o porto organizado de Pelotas é inaugurado no dia quatro de março de

⁷⁸ Decreto nº 18. 553, 31 dez. 1928.

⁷⁹ Consultem também os jornais da *A Opinião Pública*, 1933. Acervo da Hemeroteca da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁸⁰ Município de Pelotas. Relatório da Intendência Municipal de 20 de setembro de 1924. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS.

⁸¹ *A Opinião Pública*, 1933. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense, Pelotas, RS; Porto de Pelotas. Disponível em: <

<http://web.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2002/InformacoesGeraisPortos/Portos/Pelotas.htm> >. Acesso em: 1 ago. 2019; As obras do cais de Pelotas. *A Opinião Pública*, Pelotas, 12 de març. 1936.

⁸² Porto de Pelotas. Disponível em: < http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp >. Acesso em: 13 jul. 2019

⁸³ Certidão de imóvel. Registro de Imóveis da 2.ª Zona- Pelotas. Livro N.º 2- Registro Geral. Pelotas, 24 de novembro de 1998, pág. 1, Matrícula 39.326. Acervo do Núcleo do Patrimônio (NUPAT/ UFPel); Planta do Porto de Pelotas de 1933. Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira.

1940⁸⁴, contudo ainda não haviam sido concluídas as obras e, ademais, nos primeiros anos desse novo porto coexistiram outros cais, que remetem ao princípio do século XX, os de trapiches, (PIEPER, 2013) e por mais duas décadas o da praça Domingos Rodrigues. No ano de 1945, mais precisamente no dia 17 de janeiro a administração do porto passa a gerir os cais dos trapiches particulares e os mesmos. E apenas na década de 1970 que o cais do porto organizado foi finalmente concluído⁸⁵.

Síntese e discussão: um olhar arqueológico e portuária a respeito da narrativa.

No texto mostrado acima vimos que o porto da década de 1870 passa a ser também administrado por uma Companhia privada que também foi responsável pelo estabelecimento do fluxo de bondes entre o porto e a cidade e vice-versa. Na aludida década passa igualmente a ser construída e expandida a área da praça e de seus cais a partir de novas terras e até o final do século XIX esse porto à volta de uma praça é marcado por um cais de estacada e pelo trapiche São Pedro. A partir do princípio do século XX o cais ganha novas feições como suas porções emersas adjacentes. No decorrer das primeiras décadas do século XX surgem o cais de escada, atendendo as dinâmicas fluviais de transbordo e desembarque, e os cais de trapiches. A área adjacente a esses cais e ao da praça recebem trilhos do Ramal Férreo. A área emersa adjacente ao cais da praça e arredores ganham um calçamento de paralelepípedos de pedra, porém a praça continuou possuindo uma função portuária, como para depósito de mercadorias desembarcadas. Nessa nova paisagem e espaço portuário despontam também outros trilhos e um bonde elétrico.

Quanto à navegação, uma companhia de ordem privada composta por sócios da cidade de Pelotas realizou a dragagem do Canal São Gonçalo no ano de 1875 e a partir do começo de 1876 passam a singrar pelas águas do aludido canal embarcações de longo curso e de longo curso de cabotagem nacional. A partir dessa data o porto de Pelotas passa a receber embarcações vindas diretamente também da região do nordeste do Brasil.

⁸⁴ Inauguração dos serviços organizados do Pôrto de Pelotas. Ata nº 1. Livro Administração do Porto de Pelotas. Atas. Fonte: Acervo do Porto de Pelotas.

⁸⁵ Porto de Pelotas. Disponível em: < http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp>. Acesso em: 13 de jul. 2019.

No mesmo ano supracitado, adentra nas águas do São Gonçalo um paquete de uma Companhia de Navegação de Cabotagem Nacional, da Companhia Nacional de Navegação a Vapor.

Quanto ao século XX, nele podemos perceber uma nova paisagem aquática e portuária no porto de Pelotas. Assim, no princípio do aludido século passam a singrar vapores da Companhia Nacional de Navegação Costeira e da Companhia Lloyd Brasileiro. Na década de 1930 notamos a presença náutica de vapores da Companhia Lloyd Nacional.

Na paisagem das primeiras décadas do aludido século observamos também a presença de rebocadores e chata confeccionadas com a técnica de rebitagem. Ademais, passa a circular uma outra tipologia de embarcação, os *gigs* de casco de madeira e voltados para a prática esportiva do remo.

Todos os dados reapresentados, de uma maneira resumida, evocam o porto abordado por Bava- de- Camargo (2009), ou seja, um porto de trapiches, de trilhos, de companhias de navegação. Como o porto referido por Richard Newman (2013), o porto de Pelotas também foi marcado pela presença de companhias de caráter privado e manifestou materialmente na dinâmica portuária uma relação com o processo de industrialização. A partir dos dados evidenciados no texto podemos perceber o aspecto industrial no porto de Pelotas não somente pela presença de indústrias, como, além disso, pela presença, num primeiro momento, de bondes movidos a animal e depois pelo bonde elétrico, bem como pelos materiais flutuantes que singravam pelo porto de Pelotas, ou seja, chatas e rebocadores confeccionados à rebite, embarcações de rodas de pás, grandes vapores e que apresentavam luz elétrica a bordo.

O porto revelado no texto também foi construído a partir de terras novas seguindo a técnica de construção portuária nacional do século XIX (FREITAS 2009) e de âmbito internacional, como o porto de São Francisco abordado por Delgado.

Nas considerações finais também refletimos acerca do porto de Pelotas a partir de outros portos e traçamos algumas informações a respeito da situação dos bens portuários de Pelotas no presente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O despontar do novo porto de Pelotas a partir da década de 1870 esteve correlacionado ao processo de modernização de portos, que ocorreu em outros portos do estado do Rio Grande do Sul, do Brasil e de outros continentes. Contudo, isso ocorreu um pouco tardiamente se comparado à constituição do porto de Rio Grande e ademais apresentou distinções na configuração dos cais. O processo de modernização do porto de Rio Grande principiou na década de 1820 com aterros e na década seguinte com a edificação da primeira Alfândega (TORRES, 2010). Rodrigo Torres pontuou que “[a] zona portuária foi substancialmente modernizada, com a construção do cais de pedra” (TORRES, 2010, p. 47). Essa modernização do porto rio-grandino foi financiada por uma elite local (TORRES, 2010).

Conforme revelamos na dissertação, esse processo ocorreu em Pelotas a partir de 1870. Esse porto foi configurado nas adjacências de uma praça e constituído também de aterros e de estacadas. Os cais adjuntos à praça ganham novas feições materiais a partir do princípio do século XX com a construção de uma escada de baldeação e de trapiches. Só no início do século XX foi instalada a primeira Alfândega no porto de Pelotas. Diferentemente de Rio Grande, esse cais, as dragagens, e com isso a circulação de embarcações de cabotagem e de longo curso, foram possíveis pela organização de companhias, que evidenciou também a presença de uma elite local em suas participações como sócios, esse processo se deu também pela presença da Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas, como também pela presença do município na gestão portuária.

Essa gestão portuária do porto de Pelotas revela que o mesmo foi cedido a uma empresa particular para tornar possível sua constituição e com isso o porto de Pelotas adentrou na lógica de concessões a companhias privadas estimulada pelo império a partir de 1869 para a construção de portos no Brasil. O porto de Pelotas se inseriu relativamente cedo nessa nova lógica de gestão portuária a âmbito nacional e expressou materialmente isso cedo, pois, segundo Bava-de-Camargo (2009, p. 21) “[...] embora haja poucos estudos para uma afirmação categórica, até pelo menos o século XVIII, obras de arte portuárias significativas [...] só eram encontradas em Salvador e no Recife”. Ademais, isso reporta também ao contexto internacional da época, na Inglaterra do século XIX a gestão portuária também passou para as mãos

de uma companhia privada, além disso isso também esteve atrelado ao processo de industrialização (NEWMAN, 2013). No porto de Pelotas também é possível detectar e reconhecer esse último elo também, pois logo após a configuração desse porto é estabelecida uma linha de bonde movido a animais próxima aos seus cais. No final do século XIX foi criada uma fábrica de cerveja no porto e no princípio do século XX foram instalados trilhos do Ramal Ferroviário próximos ao seus cais. Além disso, podemos identificar a presença de trapiches para atender à dinâmica de transporte e nesse período surge outra fábrica no porto, a de Fiação e Tecidos e na década de 1910 surgem os bondes elétricos.

Adicionalmente, como resultado das dragagens de 1875 e de um novo cais, novas tipologias de vapores passam a singrar no porto do final do século XIX e revelam também a era industrial de produção, ou seja, os vapores de cabotagem e longo curso, de maior calado, com luz elétrica a borda (SILVEIRA, 2014). Vislumbra-se a perspectiva que não só as águas precisaram ser desassoreadas como também a constituição de um novo cais foi também um dos requisitos para o porto de Pelotas fazer parte dos circuitos de longo curso e cabotagem.

No início do século XX, os vapores com suas rodas de pás, suas chaminés, seus cascos de aço e ferro, que apresentavam marcas de rebite também marcaram a paisagem portuária de Pelotas, como os paquetes da Companhia Nacional de Navegação Costeira com luz a bordo, e fomentaram as transformações dos cais do porto. Estas talvez tenham sido impulsionadas também pela nova dinâmica que a instalação de fábricas no porto e em outros pontos do município geraram.

Os novos circuitos de navegação no porto de Pelotas fizeram parte de um contexto nacional, o de surgimento de companhias de navegação de âmbito nacional como da Companhia Nacional de Navegação Costeira e da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e depois com a Companhia Lloyd Nacional que, por sua vez, foram estimuladas no contexto do após Guerra do Paraguai (GOULARTI FILHO, 2009). Observamos que essas companhias, além do fato de que estavam associadas à industrialização, pelos materiais flutuantes que compunham a frota e o circuito de pessoas e mercadorias, estimularam uma navegação de cabotagem e um contato náutico, aquático e comercial dos portos do Sul do Brasil com a região sudeste e nordeste do Brasil.

Os bondes puxados a animais no século XIX e os elétricos no século XX estimularam, por sua vez, um contato entre o porto e a cidade e vice-versa. O porto

modernizado passa a estar conectado a esse espaço e a receber feições de modernização como a cidade, um exemplo disso são os próprios bondes.

A constituição do porto de Pelotas nos moldes e para atender a lógica de um porto organizado na década de 1930 indica também que o porto de Pelotas se inseriu num contexto nacional da época, ou seja, em que a construção de portos se tornou um problema nacional e foi gerido por meio da contratação de empresas privadas (GOULARTI FILHO, 2011).

Quanto novamente ao porto modernizado, alguns de seus traços materiais estão presentes no porto contemporâneo. Embora com uma feição distinta pelos aterramentos que passou no transcorrer do tempo, a área da praça Domingos Rodrigues e seus arredores, pela rua Conde de Porto Alegre, como a área onde está estabelecida a empresa CMPC Celulose Riograndense possuem potencial arqueológico pelos usos portuários e náuticos pretéritos. A área onde atualmente é utilizada para o depósito de toras de madeira também apresenta potencial arqueológico, pois no início do século XX havia nela trapiches e uma escada de baldeação. Por meio do material cartográfico identificamos também a presença de um bem portuário na linha de interface, presente na área anteriormente aludida, no século XIX (que talvez possa ter sido no princípio do século XIX uma ponte que algumas décadas depois veio a funcionar adjunto a uma edificação e se configurar como o trapiche São Pedro). Ademais, também apresenta potencial informativo a área onde está instalada uma comunidade, entre a área da já aludida empresa e o Clube Náutico Gaúcho, por ser onde estava o estaleiro Lima, que estava nessa área desde 1860.

Os materiais flutuantes encontrados em campo também revelam o potencial arqueológico e os bens náuticos do porto de Pelotas, como na linha de interface o rebocador Silveira Martins e o cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense e em meio às águas do São Gonçalo duas embarcações seminaufragadas.

Além disso, há edificações com potencial informativo, tanto de caráter arquitetônico, histórico e arqueológico no porto de Pelotas, como as edificações que remetem as extintas fábricas, as edificações entre as ruas Dona Mariana, Conde de Porto Alegre, José do Patrocínio e Benjamin Constant (que necessitam ser objetos de outros estudos).

As áreas e os bens portuários de Pelotas apresentados nessa pesquisa não são reconhecidos e protegidos pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Podemos reconhecer quanto aos bens emersos, ou seja, no que

se refere as fábricas do porto, as edificações da quadra entre as ruas Dona Mariana, Conde de Porto Alegre, José do Patrocínio e Benjamin Constant que fazem parte do inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas e de Zonas de Preservação do Patrimônio Cultural do município de Pelotas⁸⁶ que reconhece o valor cultural, histórico e arquitetônico dessas construções, mas não considera como expressando também valor arqueológico⁸⁷. Quanto aos materiais flutuantes, o rebocador *Silveira Martins*, segundo uma notícia veiculada num jornal local de Pelotas, é considerado um bem cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Sul, IPHAE⁸⁸, mas não é tombado. Contudo não foi possível atingir a informação de onde consta que ele é considerado um bem cultural pelo IPHAE. No porto de Pelotas, com base em pesquisa realizada, não há nenhuma embarcação tombada, assim como não há nenhum bem portuário com essa proteção legal. O não reconhecimento da praça, que foi distinta das outras praças da cidade, porque, como vimos nessa dissertação, atendeu a dinâmica portuária, e de outras áreas do porto, como os bens apresentados e os seus materiais flutuantes expressam uma legislação patrimonialista que não reconhece uma categoria específica de bem, a que evoca a relação das pessoas com as águas, e ademais indica uma legislação que passou a reconhecer as embarcações tradicionais, no entanto continua deixando à margem e desconhece as do período industrial, que possui um casco de aço ou ferro e produzidas mediante a técnica de rebitagem. Essas embarcações são igualmente relevantes meios que evocam um passado portuário, dos portos modernizados e industrializados e fazem jus a uma proteção legal, como as paisagens portuárias e seus bens sobre e sob a superfície do solo.

Com essa pesquisa revelamos também bens náuticos que podem estar atrelados a modernização do porto de Pelotas e merecem pesquisas vindouras, como as embarcações seminaufragadas às margens do São Gonçalo e a área do CADEM, como, também faz jus a novas pesquisas os circuitos de navegação e os materiais flutuantes que estiveram correlacionados ao porto de Pelotas.

⁸⁶ Consultamos a Secretaria Municipal da Cultura (SECULT) da cidade de Pelotas.

⁸⁷ Plano Diretor Municipal de Pelotas. Lei Nº 5502, de 11 de setembro de 2008 e a Lei Nº 6636, de 3 de outubro de 2018 (que altera a lei de 2008).

⁸⁸ Um século de história atracado no Porto. *Diário Popular*, Pelotas, 16 mar. 2014. Disponível em: <diariopopular.com.br/geral/um-seculo-de-historia-atracado-no-porto-80925/?>. Acesso em: 10 ago. 2019.

Esperamos que esse estudo seja levado em conta em futuras intervenções na subsuperfície terrestre do porto e que possa ser um instrumento no reconhecimento do potencial arqueológico dos bens tratados nessa dissertação.

Fontes pesquisadas

- Biblioteca Nacional Digital Brasil. Acervo Digital.

Material iconográfico

Fotografia da charqueada de Heliodoro. *Navios no Porto de Pelotas*. Disponível em: <
http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon821997/icon821997.jpg>. Acesso em: 10 jul. 2019.

Fotografia da charqueada de Heliodoro. *Navios no Porto de Pelotas*. Disponível em: <
http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon821998/icon821998.jpg>. Acesso em: 10 jul. 2019.

Material cartográfico

Planta da Cidade de Pelotas, 1838.

Planta do Rio de São Gonçalo, na Província do Rio Grande do Sul. Levantada e construída Pelo Segundo Tenente da Armada N. e I. Pedro Garcia da Cunha, 1838.

Planta do Porto da Província de S. Pedro do Sul e de Parte do Rio S. Gonsalo. Levantada pela Comissão de Demarcação de Limites, 1854.

Hemeroteca Digital

A Frota do Lloyd Nacional, Rio de Janeiro, 1932. Disponível em: <
<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=353817&pesq=rebocado%20silveira%20martins>>. Acesso em: 20 jun. 2019.

Despachos de exportação no dia 4 de maio de 1876. *Diário de Pernambuco*, Pernambuco, 6 maio 1876, p. 4. Para os portos do interior. Disponível em: <
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=029033_05&PagFis=15105&Pesq=Tampico>. Acesso em: 1 jul. 2019.

Jornal de Recife, Pernambuco, 1910.

Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro. Disponível em: <
<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=008567>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

Rio Grande do Sul. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 18 jun. 1920. p. 5. Disponível em: <
http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_03>. Acesso em: 20 jun. 2019.

Rio Grande do Sul. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 11 dez. 1925. p. 6. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=089842_03>. Acesso em: 20 jun. 2019.

O Sinistro do “Araçatuba”. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 10 fev. 1933, p. 13.

Os Recursos Commerciaes e Industriais Maritimos do Brazil. Navegação na Lagoa Mirim, p. 1227- 1228. *Revista Maritima Brasileira*, Rio de Janeiro, jan. 1902. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=008567>>. Acesso em: 01 jul. 2019.

- Universidade Federal de Pelotas

Certidões de imóveis. Documentos do Núcleo de Patrimônio da Universidade Federal de Pelotas (NUPAT/ UFPEL).

Registro de Imóveis da 2.º Zona- Pelotas. Livro N.º 2- Registro Geral. Pelotas, 24 de novembro de 1998, Pág. 1, Matrícula 39.326.

- Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira (NEAB/ UFPel)

Planta da Cidade de Pelotas (1882). Ilustrada e litografada por Hugo Bergamini.

- Acervo pessoal de Marco Antônio de Oliveira

Planta do Porto de Pelotas. Comissão de Dragagem dos Canais Interiores, 30 ago. 1933.

Planta “Divisão de Pelotas. Instalações Portuárias”, [197-?].

- Acervo do Porto de Porto Alegre

Seção do Patrimônio. Documento do Rebocador Silveira Martins, 1969.

- Biblioteca do Porto de Porto Alegre

Documento Edital da Concorrência Pública para Construção do Refeitório do Porto de Pelotas, Edital nº 1, anexado a Planta Baixa do Projeto do Refeitório do Porto de Pelotas de 1946.

- Acervo do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul (AHRs), Porto Alegre, RS.

Cidade de Pelotas, 18 de outubro de 1845. Correspondência da Câmara Municipal de Pelotas.

Correspondências da Câmara Municipal de Pelotas, 13 de maio de 1873.

Correspondências da Câmara Municipal de Pelotas, 27 de dezembro de 1873.
Ofício à Tesouraria em 5 mar. 1874.

- Acervo da Biblioteca Pública de Pelotas (BPP), Pelotas, RS.

Acervo do Arquivo Histórico da BPP

Caés, *Almanach de Pelotas*, 1914, p. 227.

DAHNE, E. S. E. (Compilador). A mineração de carvão e as concessões da companhia no Estado do Rio Grande do Sul. Brazil. *Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jeronymo*, Porto Alegre: Estabelecimento Typographico de Gundlach & C., 1893.

Empresa Light & Power de Pelotas, *Almach de Pelotas*, 1918. Ano VI., p. 140.

Intendencia. *Diario Popular*, Pelotas, 4 set. 1906.

LOPES NETTO, J. S (diretor). *Revista do 1º Centenario de Pelotas*, Pelotas, n. 5 e 7-8 de 1912.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 2 de setembro de 1904 pelo intendente engenheiro José Barboza Gonçalves*. Livraria Universal de Echenique Irmãos & C.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1906 pelo intendente engenheiro Cypriano Corrêa Barcellos*. Pelotas: Impr. da Livraria Universal de Echenique Irmãos & C., 1906.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1910 pelo intendente engenheiro José Barboza Gonçalves*. Pelotas, 1910.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1913 pelo intendente engenheiro Cypriano Corrêa Barcellos*. Pelotas, 1913.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1921 pelo intendente Pedro Luís Osório*. Pelotas: Off. Typ. do Diario Popular, 1921.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1922 pelo intendente Pedro Luís Osório*, Pelotas: Off. Typ. do Diario Popular, 1922.

Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1924 pelo intendente Pedro Luis Osorio*. Pelotas: Off. Typ. da Livraria do Globo, 1924.

Hemeroteca da BPP

As obras do cães de Pelotas. *A Opinião Pública*, Pelotas, 12 març. 1936.

A Opinião Publica, 1933.

Avisos Marítimos. Correio Mercantil, Pelotas, 1 set. 1905.

Avisos Marítimos. Correio Mercantil, Pelotas, 27 set. 1905.

Avisos Marítimos. Correio Mercantil, Pelotas, 2 out. 1905.

Avisos Marítimos. Correio Mercantil, Pelotas, 9 out. 1905.

Companhia Nacional de Navegação costeira. *A Opinião Pública*, Pelotas, 10 jan. 1900, p. 3.

Companhia Nacional de Navegação costeira. *A Opinião Pública*, Pelotas, 15 jan. 1900, p. 3.

Companhia Nacional de Navegação costeira. *A Opinião Pública*, Pelotas, 18 jan. 1900, p. 3.

Ilustração Pelotense, ano IV, n. 17 e 18, 7 de set. 1922, p. 15.

Noticiario, *Diario de Pelotas*, 24 nov. 1876, p. 2.

Noticiario, *Diario de Pelotas*, Pelotas, 2 dez. 1876, p. 1.

Noticiario, *Diario de Pelotas*, Pelotas, 10 jul. 1877, p. 2.

Noticiário. *Diário de Pelotas*, Pelotas, 17 fev. 1886, p. 2.

Noticiario, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 11 fev. 1876, p. 2.

Noticiario, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 13 fev. 1876, p. 1.

Noticiario, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 15 fev. 1876, p. 2.

Noticiario, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 16 fev. 1876, p. 1.

Noticiario, *Jornal do Commercio*, Pelotas, 18 fev. 1876, p. 1.

Noticiario. *Jornal do Commercio*, Pelotas, 14 mar. 1876, p. 2.

O Vapor 'Aratimbó'. *A Opinião Pública*, Pelotas, 18 jun. 1936, p. 1.

Recepção do pacote “Rio de Janeiro”. Diário de Pelotas, Pelotas, 13 dez. 1876, p. 1.

Vapor encalhado. *A Opinião Pública*, Pelotas, 22 maio 1936, p.1.

- CUNHA, A. C. Notícia Descritiva de Fábricas de Pelotas em 1911 (manuscrito transcrito e cedido, gentilmente, por Jeferson Dutra Salaberry)

- Acervo de Cartões Postais do Porto de Pelotas do Dr. Prof. Eduardo Arriada.

- Acervo do Clube Náutico Gaúcho.

Fotografia do Clube (sede de 38 a 49).

Atas de fundação do Clube Náutico Gaúcho.

GUIMARÃES, A. P. CNG 80 Anos.

- Acervo do Porto de Pelotas

Fotografia aérea e uma fotocópia de outra fotografia aérea.

Inauguração dos serviços organizados do Pôrto de Pelotas. Ata nº 1. Livro Administração do Porto de Pelotas.

- Acervo do Laboratório de Acervo Digital da Universidade Católica de Pelotas (LAD/UCPel).

Porto, Caes e Praça Domingos Rodrigues (fotografia). Pelotas, Rio Grande do Sul.

- Acervo do Arquivo Histórico e Geográfico de Pelotas (IHGPel)

WRIEDT, R. (editor). Planta da Cidade de Pelotas de 1916.

- Material obtido mediante Clara Borba

Fotos históricas. Embarcações, 2015. Coordenação do Eng. Edson Machry. Contribuição do Patrimônio e Biblioteca da SPH (Superintendência de Portos e Hidrovias).

- Livro

GERALDO, A. F. *Um dia de Fúria na Princesa do Sul*. Caxias do Sul: Gráfica e Editora Marsa Ltda, [200-?].

REFERÊNCIAS

AL- ALAM, C. C. Passo dos Negros. In: LONER, B. A.; GILL, L. A.; MAGALHÃES, M. O (Orgs.) *Dicionário de História de Pelotas*. 3 ed. Pelotas: Editora da UFPel.

ALVES, C. M. *UFPEL NO PORTO: Intervenção no Patrimônio Cultural Edificado da Universidade*. Trabalho Final de Graduação I (Graduação em Arquitetura e Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.

ARRIADA, E. *Pelotas: gênese e desenvolvimento urbano (1780- 1835)*. Pelotas: Editora Armazém Literário, 1994.

BANDEIRA, L. de M. *Bases de informação para um novo plano de desenvolvimento e zoneamento para o porto de Pelotas/ RS*. Mestrado (Gerenciamento Costeiro) - Programa de Pós- Graduação em Gerenciamento Costeiro, Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2014.

BANNING, E. B. *Archaeological Survey*. New York: Springer US, 2002.

BARCELÓ, M. La Arqueología Extensiva y el Estudio de la Creación del Espacio Rural. In: BARCELÓ, M.; KIRCHNER, H.; LLURÓ, J. M.; MARTÍ, R.; TORRES, J. M. *Arqueología medieval En las afueras del "medievalismo "*. Barcelona: Editora Crítica.1988, p. 195- 203.

BARKER. G. L' archeologia del paesaggio italiano: nuovi orientamenti e recenti esperienze. In: *Archeologia Medievale*. Cultura Materiale Insediamenti Territorio. XIII, 1986, p.8.

BAVA-DE-CAMARGO, P. F. *Arqueologia de uma cidade portuária: Cananéia, séculos XIX-XX*. 2009. Tese (Doutorado em Arqueologia) - Programa de Pós- Graduação em Arqueologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

BAVA-DE-CAMARGO, P. F. Em busca do porto perdido: Arqueologia na margem aracajuana do Rio Sergipe. Dossiê Arqueologia Sub-aquática. *Cadernos do Lepaarq*. Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio, Pelotas, v. 14, n. 27, p. 285-313, jan./ jun. 2017.

BAVA-DE-CAMARGO, P. F. Arqueologia Portuária em Sergipe: Teoria e Metodologia. *VESTÍGIOS*. Revista Latino- Americana de Arqueologia Histórica, Belo Horizonte, v. 11, n. 2, p. 27- 51, jul./ dez. 2017.

BAZZANA, A; GARRIGOS, R. C. A propósito de Castrum: La arqueología de los espacios agrarios mediterráneos en la Edad Media. *Noticiario de Historia Agraria*, n. 3, p. 163-172, 1992.

BEN, F. The Reuse of Vessels as Harbor Structures: A Cross-Cultural Comparison. *Journal of Maritime Archaeology*, New York, v. 8, n. 2, p. 197- 219, 29 oct. 2013.

BLOT, M. L. B. H. P. *Os portos na origem dos centros urbanos*. Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio- marítimas em Portugal. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, 2003, 338 p.

BONI, V.; QUARESMA, S. J. Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais. *Revista Eletrônica dos Pós- Graduandos em Sociologia Política da UFSC*, Florianópolis, v. 2, n. 1, p. 68- 80, jan.- jul. 2005.

BONOMO, M; POLITIS, G; GIANOTTI, C. Montículos, Jerarquía Social y Horticultura en Las Sociedades Indígenas Del Delta Del Río Paraná (Argentina). *Latin American Antiquity*, Cambridge, v. 22, n. 3, p. 297- 333, Sep. 2011.

CALDAS, P. H. *Zeca Netto e a Conquista de Pelotas*. Pelotas: Semeador, 1993 (Plantas da Cidade de Pelotas, 1835 e 1922, encarte do livro).

CUELLO, A. M. El patrimonio arqueológico andalusí em Granada. *Arqueología Medieval*. 2005. Disponível em: <
<http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/69/el-patrimonio-arqueologico-andalusi-en-granada>>. Acesso em: 16 abri. 2019.

DARVILL, T. 8 The historic environment, historic landscapes, and space- time- action models in landscape archaeology. In: UCKO, P. J; LAYTON, R (Eds). *The Archaeology and Anthropology of Landscape. Shaping your landscape*. Londres: Taylor & Francis e-Library, 2005. p. 106- 120.

DELGADO, J. P. *Gold rush port: the maritime archaeology of San Francisco's waterfront*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press, 2009. 238 p.

DURAN, L. D. *Arqueologia Marítima de Um Bom Abrigo*. 2008. Tese (Doutorado em Arqueologia) - Programa de Pós- Graduação em Arqueologia, Universidade Federal de São Paulo, São Paulo, 2008.

DURAN, L. D. Arqueologia Subaquática ou Arqueologia Marítima?: Definindo Conceitos, Contextualizando Práticas e Assumindo Posições. *VESTÍGIOS- Revista Latino- Americana de Arqueologia Histórica*, Belo Horizonte, v. 6, n. 2, p. 7-34, jul./ dez. 2012.

DURAN, L. D. Culturas náuticas e ciências sociais no Brasil: um balanço da produção antropológica, histórica e arqueológica (Parte 2), *Revista NAVIGATOR- Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 13, n. 26, p. 143- 156, 2017.

ESSINGER, C. V. *A Companhia Fiação e Tecidos Pelotense e a criação de um espaço operário*. Bairro da Várzea, Pelotas, RS (1953- 1974). Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural) - Programa de Pós- Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2009.

FERREIRA, S. P. *Políticas da memória, políticas do esquecimento: um estudo sobre a antiga zona portuária de São Lourenço do Sul*. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Programa de Pós- Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2010.

FREITAS, J. F. B. Portos e o regime de concessões: construção, exploração e aterros. *Revista Eletrônico de Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, n. 2, p. 4-21, 2009.

FONSECA, P. S. A presiganga, uma galé nos trópicos. *Archai*. Revista de Estudos sobre as Origens do Pensamento Ocidental, Brasília, n. 1, p. 77- 81, jul. 2008.

FONSECA, P. S. Recrutamento forçado para a Armada Imperial nas Guerras da Independência e da Cisplatina. *Revista NAVIGATOR- Subsídios para a História Marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 23, p. 125- 134, 2016.

FORD, B. The Reuse of Vessels as Harbor Structures: A Cross- Cultural Comparison. *Journal of Maritime Archaeology*, New York, v. 8, n. 2, p. 197- 219, 29 oct. 2013.

GASPAR, M. *Sambaqui: arqueologia do litoral brasileiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004.

GIANOTTI, C. *Paisajes Sociales, Monumentalidad y territorio en las tierras bajas de Uruguay*. 2015. Tese de doutorado. Programa de Doctorado Arqueología, Historia de la Antigüedad y Ciencias y técnicas historiográficas. Universidade de Santiago de Compostela, Espanha, 2015.

GERTWAGEN, R. The Concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean: Construction and Maintenance on Crete to the En of the Fifteenth Century. *International Journal of Maritime History*. n. 1, nº XII, p. 177- 241, 2000.

GOLASZ, L. H. S. *Arroio dos Ratos, a Mineração e o Museu do Carvão: a história e sua representatividade através da materialidade*. Monografia (Bacharelado em História) - Universidade Federal do Rio Grane do Sul, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Porto Alegre, 2013.

GONÇALVES, M. C. *“Andei, sempre tendo o que ver e ainda não fora visto”: a modernização urbana pelotense a partir de crônicas e fotografias (1912- 1930)*. 2018. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós- Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2018.

GOULARTI FILHO, A. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro: uma trajetória de déficit financeiro e desenvolvimento econômico. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 13, p. 25-45, 2009.

GOULARTI FILHO, A. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX. *Ensaios FEE*, Porto Alegre, v. 32, n. 2, p. 409- 434, nov. 2011.

GUTIERREZ, E. J. B. *Negros, Charqueadas e Olarias*: um estudo sobre o espaço pelotense. 2. ed. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária/ UFPel. 2001.

GUTIERREZ, E. J. B. *Barro e Sangue*: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1877- 1888). Pelotas: Ed. UFPel, 2004.

HODDER, I. *Interpretación en Arqueología*. Corrientes actuales. Traducción de María José Aubet. Barcelona: Crítica, 1988.

HOLDAWAY, S. Surface Survey: Method and Strategies. In: CARVER, M.; GAYDARSKA, B.; SUBÍAS, S. M. (Ed.s). *Field Archaeology from Around the World. Ideas and Approaches*. New York: Springer, 2015. p. 27- 32.

JIMÉNEZ PUERTAS, M. *Historia y Arqueología de los paisajes rurales*: un proyecto de presente y de futuro para el territorio de Loja. *Arqueología Medieval*. 2006 Disponível em: < <http://www.arqueologiamedieval.com/articulos/79/historia-y-arqueologia-de-los-paisajes-rurales-un-proyecto-de-presente-y-de-futuro-para-el-territorio-de-loja>>. Acesso em: 16 abr. 2019.

JOHNSON, M. *An Archaeology of Capitalism*. Oxford: Blackwell, 1996.

KLOVAN, F. F. *Sob o fardo do ouro negro*: as experiências de exploração e resistência dos mineiros de carvão do Rio Grande do Sul na década de 1930. 2014. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós- Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

KNUTH, F. G. Os Conflitos de Uso da Zona Portuária de Pelotas e uma Proposta de Estrutura de Negociação na Perspectiva do Gerenciamento Costeiro Integrado. Dissertação (Gerenciamento Costeiro) - Programa de Pós- Graduação em Gerenciamento Costeiro, Universidade Federal de Rio Grande, Rio Grande, 2014, p. 78.

LAZZAROTTI, M. S. *Arqueologia da margem*. Porto Alegre: a formação de uma cidade portuária (do século XVIII a meados do século XIX). 2013. Dissertação (Mestrado em História com área de concentração em arqueologia) - Programa de Pós- Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, PUCRS, Porto Alegre, 2013.

LICHT, H.; REEBERG, W.; SANTOS, J. C. de N. e. Remo. In: DACOSTA, L. P. (Org.) *Atlas do Esporte no Brasil*. Rio de Janeiro: CONFEF, 2006, p. 8.213- 8.215.

LONER, B. Porto. In: LONER, B. A.; GILL, L. A.; MAGALHÃES, M. O. Dicionário de História de Pelotas. 3 ed., Pelotas: Editora da UFPel [FAU- Fundação de Apoio Universitário] 2017, p. 218- 221.

LOPES NETO, J. S. *Apontamentos referentes à história de Pelotas e de outros dois municípios da Zona Sul: São Lourenço e Canguçu*. Pelotas: Armazém Literário, 1994.

MAGALHÃES, M. O. *Os passeios da cidade antiga*. Guia histórico das ruas de Pelotas. Pelotas: Editora Armazém Literário Ltda., 1994, p. 28-29.

MAGALHÃES, M. O. A origem do nome. In.: ____ História e Tradições da Cidade Pelotas. 3. ed. Pelotas: Editora Armazém Literário. 1999. p. 13.

MAGALHÃES, M. O. (Org. e editor das notas). *Atas da Câmara Municipal de Pelotas (1832- 1845)*. Santa Maria: Gráfica Editora Pallotti, 2011.

MICHELON, F. F.; SCHWONKE, R. S. *Retratos de uma cidade & catálogo de fotografias impressas 1913/ 1930*. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária, UFPel, 2008.

MILHEIRA, R. G.; ATTORRE, T.; BORGES, C. Construtores de cerritos na Laguna Dos Patos, Pontal da Barra, sul do Brasil: lugar persistente, território e ambiente construído no Holoceno recente. *Latin American Antiquity*, Cambridge, v. 30, n. 1, p. 35-54, 27 march 2019.

MOQUELAT, A. F. *As praças de Pelotas e suas histórias: séc. XIX*. Pelotas: Mundial, 2015, p. 210.

MORAIS, C. T. G. de. *Contribuições dos industriais alemães imigrantes à economia e à cultura de Pelotas*. Monografia (Especialização em Artes Patrimônio Cultural)- Curso de Especialização em Artes Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2014, p. 22.

MUCKELROY, K. *Maritime Archaeology*. Cambridge: Cambridge Univesity Press, 1978.

NEWMAN, R. Port Development and Town Planning in North West England. *Journal of Maritime Archaeology*, New York, v. 8, n. 2, p. 283-309, 29 oct. 2013.

OLIVEIRA, L. D. de. *O início e o fim da ferro carril e cais de Pelotas: o caso dos bondes na noite de 14 de dezembro de 1914*. Pelotas: Ed. da UFPel, 1998.

ORSER JÚNIOR, C. E. Introdução à Arqueologia Histórica. Tradução e apresentação FUNARI, P.P. Belo Horizonte: Oficina de Livros Ltda., 1992. 142p.

ORSER JÚNIOR, C. E. Chapter 3. The Haunts of Historical Archaeology. In: ____ A historical archaeology of the modern world. New York: Springer, 1996, p. 57-88.

Plano Mestre. Porto de Pelotas. Pesquisas e Estudos para a Logística Portuária e Desenvolvimento de Instrumentos de Apoio ao Planejamento Portuário. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis, 2013.

PIEPER J. A. *Carrega e descarregar: os estivadores de Pelotas e suas relações trabalhistas entre 1940 e 1942.* Monografia de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) - Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2013.

PINTO, M. da S. Aspectos de Problemas Energéticos do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Ano XVII, n. 4, p. 507- 556, out.- dez. 1955.

RAMBELLI, G. *A arqueologia subaquática e sua aplicação à arqueologia brasileira: o exemplo do Baixo Vale do Ribeira de Iguape.* Dissertação (Mestrado em Arqueologia) - Programa de Pós- Graduação em Arqueologia, Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, 1998.

RAMBELLI, G. *Arqueologia Subaquática do Baixo Vale do Ribeira- SP.* Tese (Mestrado em Arqueologia) - Programa de Pós- Graduação em Arqueologia, Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, 2003.

RAMBELLI, G. South America, underwater archaeology. In: ORSER, C. E. J. (Ed.). *Encyclopedia of Historical Archaeology*. London; New York: Routledge, 2005. p. 578-581.

RENFREW, C; BAHN, P. 3 ¿Dónde? Prospección y Excavación de Yacimientos y Estructuras. In: _____. *Arqueología: teoría, métodos y práctica*. Madrid: Ediciones Akal, 2007, p. 65- 105.

ROCHA. M. G. da. *Arqueologia da Escravidão e Patrimônio Cultural no Passo dos Negros (Pelotas, RS).* Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural) - Programa de Pós- Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural Universidade Federal de Pelotas (UFPel), Pelotas, 2014.

RODRIGUES, K. H. O patrimônio cultural edificado da Universidade Federal de Pelotas. *Revista Memória em Rede*, Pelotas, v. 8, n. 15, jul./ dez. 2016, p. 185- 208.

RODRÍGUEZ, E. G.; CASTELL, S.S. L 'estudi del paisatge històric de les hortes mediterrànies: una proposta metodològica. *Revista valenciana d 'etnologia*, p. 100-125, 2008.

ROGERS, A. Social Archaeological Approaches in Port and Harbour Studies. *Journal of Maritime Archaeology*, New York, v. 8, n. 2, p. 181-196, 29 oct. 2013.

ROSKAMS, Steve. Pre- excavation strategies. In: _____. *Excavation*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001. p. 40-62.

RUBIRA, L (Org.). *Almanaque do Bicentenário de Pelotas*. Santa Maria: PRÓ-CULTURA- RS Gráfica e Editora Pallotti, 2014. v. 2.

RUBIRA, L (Org.). *Almanaque do Bicentenário de Pelotas*. Pelotas/ RS: PRÓ-CULTURA- RS/ Editora João Eduardo Keiber Me, 2014. v. 3. p. 239.

SALABERRY, J. D. *A agroindústria no bairro do porto: Pelotas- RS (1911- 1922)*. 2012. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

SANTOS, M. 5. Paisagem e Espaço. In: _____ *Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014. p. 67-80.

SILVA, C. E. da. *Nas profundezas da terra: um estudo sobre a região carbonífera do Rio Grande do Sul (1883/ 1945)*. 2007. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós- Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

SILVEIRA, C. F. da. *A Cultura Material das Embarcações e a Paisagem Portuária da Cidade de Pelotas (RS) no Século XIX*. Monografia de Conclusão de Curso (Bacharelado em Antropologia- Linha de Formação em Arqueologia) - Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2014.

SILVEIRA, C. F. da. *Os agenciamentos escravos das paisagens portuárias de Pelotas (RS) até o século XIX* [Projeto de pesquisa]. Laranjeiras: Programa de Pós-Graduação em Arqueologia, Universidade Federal de Sergipe, 2016.

SILVEIRA, A. M. *De fontes e aguadeiros à penas d'água: reflexões sobre o sistema de abastecimento de água e as transformações da arquitetura residencial do final do século XIX em Pelotas- RS*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SPALDING, W. *Revolução Farroupilha*. Triunfo: Editado pela Petroquímica Triunfo S.A, 1987.

TOIGO, A. M. *Estudo comparativo do rendimento de dois tipos de pás de remo e da técnica da remada em barco "Skiff"*. Mestrado (Mestrado em Educação Física), Escola de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

TORRES, R. de O. *"...e a modernidade veio a bordo": Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/ RS*. Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Programa de Pós- Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2010.

VOSS, B. L. Image, Text, Object: Interpreting Documents and Artifacts as 'Labors of Representation'. *Historical Archaeology*, 41 (4), p. 147-171, 2007.

WEISS, J. M. G. *Origens do desequilíbrio na indústria brasileira de construção naval*. Dissertação (Curso de Pós- Graduação da EAESP/ FGV- Área de Concentração: Economias de Empresas). Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1990.

WITTMANN, M.C.G. *Trilhos Urbanos*. Monografia (Especialista em Patrimônio Cultural: Conservação de Artefatos) - Instituto de Artes e Design, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2006.

XAVIER, J. S. *Chafarizes e Caixa d'água de Pelotas*: Elementos de modernidade do primeiro sistema de abastecimento (1871). Monografia, Patrimônio Cultural e Conservação de Artefatos do Instituto de Artes e Design, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2006.

- Disponível em distintas páginas da internet:

ALVES, J. F. Os 110 anos do nascimento de Antônio Caringi (Parte 1). Diário da Manhã, Pelotas, 10 maio 2015. Disponível em:

<<http://www.public.art.br/wordpress/wp-content/uploads/Diario-da-Manha-10-05-2015-.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

Araçatuba- 1927 (Navio Misto a Vapor). Navios e Portos. A História da Marinha Mercante Brasileira. Disponível em: <

<http://www.navioseportos.com.br/site/index.php/uteis/biblioteca-digital/navios/232-aracatuba-1927>>. Acesso em: 1 jul. 2019.

BENFORD, H. *In Tribute to Riveted Ships*. Disponível em:

<<https://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/93803/DB511006.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 1 ago. 2019

Casco trincado. Wikipédia. A enciclopédia livre.

Planta da Cidade de Pelotas de 1916. Site do Sistema de Informações do Arquivo Nacional (SIAN). Ministério da Justiça. Arquivo Nacional.

Club Natação e Regatas Pelotense (Pelotas, RS)- 1ª sede. Repositório Digital da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Disponível em: <

<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/94720>>. Acesso em: 2 jul. 2019.

Clube Náutico Gaúcho (Pelotas, RS)- 1ª sede. Repositório Digital da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Disponível em: <

<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/94719>>. Acesso em: 2 jul. 2019.

Decreto nº 1.746, de 13 de out. 1869- Publicação Original. Câmara dos Deputados.

Disponível em: < [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1746-13-outubro-1869-552569-](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1746-13-outubro-1869-552569-publicacaooriginal-69884-pl.html)

[publicacaooriginal-69884-pl.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-1746-13-outubro-1869-552569-publicacaooriginal-69884-pl.html)>. Acesso em: 11 mar. 2019.

Gig. Full Definitions of 2. Vocabulary.com. Disponível em: <

<https://www.vocabulary.com/dictionary/gig>>.

Acesso em: 13 jul. 2019.

Lei Nº 6636, de 3 de outubro de 2018 (que altera o Plano diretor de 2008).

Plano Diretor Municipal de Pelotas. Lei Nº 5502, de 11 de setembro de 2008.

Porto. Michaelis. Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Disponível em: < <https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/porto/>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

Porto de Pelotas. Disponível em: < http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp>. Acesso em: 13 de jul. 2019.

Prefeitura Municipal de Pelotas. Gabinete do Prefeito. Decreto Nº 5.865, de 30 de setembro de 2015. Disponível em: < http://www2.pelotas.com.br/xxx/sai_server/interesse_legislacao/decretos/2015/DECR ETO5865.pdf>. Acesso em 10 jul. 2019.

Rivet. *Dictionary.com*. Disponível em: <<https://www.dictionary.com/browse/riveting>>. Acesso em: 1 ago. 2019.

Satolep Spress, página virtual do facebook.

The Tramways of Pelotas. Disponível em: < <http://www.tramz.com/br/ps/ps.html> >. Acesso em: 29 jun. 2019.

Um século de história atracado no Porto. *Diário Popular*, Pelotas, 16 mar. 2014. Disponível em: <diariopopular.com.br/geral/um-seculo-de-historia-atracado-no-porto-80925/?>. Acesso em: 10 ago. 2019.

Acervo da Biblioteca Pública Pelotense

ALMEIDA, G. P. de Coluna Porto Memória. *Diário Popular*, Pelotas, 25 e 26 nov. 2017.

APÊNDICE

APÊNDICE A: Croqui do cais de embarcação do Clube Natação e Regatas Pelotense, Pelotas, RS.

